ANNO XV - N. 27

6 LUGLIO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(105) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

LEGGE 11 *giugno* 1922, *n.* 822 *che converte in legge il decreto Luogotenenziale* 3 *luglio* 1919, *n.* 1422, *col quale fu istituito l'Ente autonomo del porto di Riposto.* (1)

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

E' convertito in legge e modificato come appresso il decreto Luogotenenziale 3 luglio 1919, n. 1422, col quale è istituito, per la durata di anni settanta, un Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Riposto.

Art. 1.

E' istituito, per la durata di anni settanta, un Ente autonomo con la denominazione di «Ente portuale di Riposto», con sede in Riposto, per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto.

Art. 2.

Lo Stato concede all'Ente di cui al precedente articolo:
1° la esecuzione:

a) dei lavori di costruzione di un tratto del secondo braccio del molo di difesa di una banchina di riva e di un piano inclinato nel porto di Riposto, appaltati alla Impresa Giongo Arturo Alfredo, mediante contratto 12 settembre 1914;

b) delle altre opere di sistemazione di detto porto del presunto ammontare di L. 20.000.000 di cui al progetto a firma dell'ispettore superiore del Genio civile comm. ing. Lo Gatto, in data 23 aprile 1919, approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici in data 2 maggio successivo;

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 30 giugno 1922, n. 153.

2° la gestione per anni settanta dalla data del presente decreto;

a) delle banchine e dei piazzali compresi nelle opere suddette e nell'attuale Porto, nonchè l'esercizio dei mezzi meccanici ed arredamenti relativi;

b) delle aree di demanio marittimo, comprese nell'ambito portuale.

Art. 3.

L'Ente sarà amministrato da un Consiglio composto di:

a) un presidente, nominato con decreto Reale, su proposta del ministro dei lavori pubblici di concerto con quello dell'industria, commercio e lavoro;

b) due membri (uno tecnico ed uno amministrativo), nominati dal ministro dei lavori pubblici;

c) un membro in rappresentanza delle ferrovie dello Stato, nominato dal ministro dei lavori pubblici;

d) un membro in rappresentanza della marina mercantile nominato dal ministro dell'industria e commercio;

e) un membro nominato dal ministro del tesoro;

f) un rappresentante della provincia di Catania e due rappresentanti del comune di Riposto, eletti rispettivamente dal Consiglio provinciale e dal Consiglio comunale anche fuori del proprio seno;

g) un rappresentante della Camera di commercio di Catania;

h) un rappresentante delle classi lavoratrici del porto designato dalle organizzazioni locali con le modalità da stabilirsi in sede di regolamento.

Il Consiglio eleggerà nel proprio seno il vice-presidente.

Le prime nomine dei componenti il Consiglio di amministrazione saranno fatte entro due mesi dalla data del presente decreto.

Il presidente ed i membri del Consiglio stesso durano in carica quattro anni e possono essere riconfermati.

e attribuzioni del Consiglio e del presidente, saranno fissate dal regolamento di cui al successivo articolo.

Art. 4.

Il Consiglio di amministrazione presenterà, entro due mesi dalla sua costituzione, ai ministri dei lavori pubblici, del tesoro, e dell'industria e commercio il regolamento per il funzionamento dell'Ente da approvarsi con le eventuali modifiche, mediante Regio decreto, su proposta dei ministri suddetti.

Art. 5.

Su proposta del ministro dei lavori pubblici di concerto con gli altri ministri interessati, il Governo del Re ha facoltà per gravi motivi, di sciogliere il Consiglio di amministrazione, affidandone le funzioni ad un Regio commissario per la durata di non oltre sei mesi, salvo proroga che fosse richiesta da condizioni straordinarie.

Art. 6.

In base al progetto di massima, di cui all'art. 2, l'Ente portuale dovrà, entro sei mesi dalla data del presente decreto, presentare al ministro dei lavori pubblici per l'approvazione, il programma del graduale svolgimento dei lavori.

In conformità al programma approvato, l'Ente a mano a mano dovrà presentare in tempo utile all'approvazione di detto Ministero i singoli progetti esecutivi, il cui ammontare superi le L. 100.000.

Le varianti che fossero necessarie durante la esecuzione dei lavori dovranno attendere detta approvazione quando importino una spesa superiore di oltre lire cinquantamila a quella preventivata ovvero modifichino parti essenziali dei progetti approvati.

I progetti esecutivi e le varianti di importo inferiori agli anzidetti saranno approvati dal Consiglio di amministrazione dell'Ente, con l'intervento del rappresentante tecnico del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 7.

Tutti i lavori di cui all'art. 2 dovranno essere ultimati entro il termine di anni dieci dalla data di pubblicazione della pace.

Se l'Ente sospendesse l'esecuzione delle opere ovvero se queste non venissero condotte con l'alacrità necessaria ad assicurarne il compimento nel termine suddetto, il Ministero dei lavori pubblici, potrà prefiggere termini speciali per la esecuzione di determinate opere sempre nei limiti delle disposizioni del presente decreto. Trascorsi infruttuosamente sei mesi dalla scadenza di detti termini la concessione potrà essere risoluta.

L'Amministrazione dello Stato potrà inoltre disporre che alla esecuzione delle rimanenti opere, o di parte di esse, sia provveduto di ufficio, in danno dell'Ente.

Si applicheranno in tal caso le norme stabilite per gli appalti di opere pubbliche in conto del Ministero dei lavori pubblici.

Art. 8.

Per la compilazione dei progetti, la direzione contabilità e collaudazione dei lavori, si osserveranno le norme vigenti per le opere di conto dello Stato, che sono nella attribuzione del Ministero dei lavori pubblici, in quanto non siano in contrasto con le speciali disposizioni del presente decreto.

Per la collaudazione delle singole opere l'Ente rimetterà al Ministero predetto la contabilità finale redatta dal proprio ufficio tecnico dirigente i lavori, ed il Ministero disporrà per il collaudo, eseguito il quale, restituirà gli atti all'Ente per l'approvazione quando le risultanze della visita di collaudo siano favorevoli: in caso contrario, sospesa la collaudazione informerà l'Ente dei provvedimenti da adottare nei riguardi tecnici, perchè l'opera corrisponda al relativo progetto, e farà procedere alla nuova visita dopo aver

avuto avviso dall'Ente che si è provveduto e in conformità alle disposizioni date.

Se in dipendenza dell'appalto sorgessero contestazioni con la impresa, gli schemi delle eventuali transazioni saranno sottoposti alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici sentiti i corpi consultivi prescritti, quando ciò si permette, si abbandona e si paga, superi le lire 50.000.

A formare tale somma concorrono le transazioni che siano intervenute precedentemente sullo stesso oggetto e per l'esecuzione dello stesso contratto. Ciascuna delle opere costruite, appena collaudata, verrà consegnata alla Capitaneria di porto, la quale riconsegnerà all'Ente le opere e gli arredamenti di cui gli è affidata la gestione ai termini dell'art. 2.

Art. 9.

Per far fronte alle spese che gli competono, l'Ente portuale disporrà dei seguenti mezzi finanziari:

a) rimborso da parte dello Stato delle spese sostenute dall'Ente per i lavori di cui al n. 1, lettera *a*), dell'art. 2 in relazione all'avanzamento dei lavori;

b) contributo dello Stato, nelle misure da cui all'articolo seguente;

c) contributo nella misura di legge, degli Enti interessati alle dette opere;

d) proventi di concessioni d'uso o di affitto di aree, fabbricati, impianti e meccanismi del Porto;

e) proventi di tasse portuali;

f) rimborso da parte dei privati della spesa occorrente per risarcire i danni arrecati alle opere date in concessione;

g) proventi eventuali da oblazioni e contributi volontari, da operazioni finanziarie contratte a norma di legge, o da qualsiasi altra causa;

h) è estesa all'Ente portuale di Riposto la disposizione di cui all'articolo 18, lettera *n*), n. 3, della legge 24 marzo 1921, n. 441, riguardo i raccordi ferroviari tra il porto e la stazione delle ferrovie dello Stato.

Art. 10.

Le spese per l'esecuzione delle opere di cui al n. 1, lettera *b*), dell'art. 2, saranno ripartite fra lo Stato e gli Enti locali interessati al porto di Riposto nella misura stabilita dalla legge, testo unico 2 aprile 1885, e cioè in ragione del 60 per cento a carico dello Stato e del 40 per cento a carico degli Enti locali. La quota risultante a carico dello Stato con l'aggiunta dei relativi interessi 5,50 per cento decorrenti dal termine dell'esercizio finanziario nel quale fu erogata, la spesa sarà corrisposta all'Ente in annualità posticipate di L. 700.000 ognuna, comprensive di capitali ed interessi.

La prima annualità sarà corrisposta quando sarà dimostrato che l'importo dei lavori eseguiti avrà raggiunto la somma di L. 1.000.000; e le annua-

lità successive dopo che l'importo dei lavori avrà superato di L. 1.000.000 l'ammontare delle quote già pagate dallo Stato.

Il numero delle annualità stesse sarà determinato quando, ultimate tutte le opere ed eseguito il collaudo, potrà accertarsi definitivamente la quota di competenza dello Stato.

Art. 11.

Le quote di contributo a carico degli Enti interessati al Porto di Riposto saranno determinate in relazione alla spesa capitale occorsa in ogni esercizio per l'esecuzione delle opere.

Le quote così risultanti, se relative alle opere di ampliamento e sistemazione di cui al al n. 1, lettera *b*) dell'art. 2, saranno versate dagli Enti predetti all'Azienda portuale in venti annualità uguali senza interessi decorrenti dall'esercizio successivo a quello in cui furono eseguite le opere.

Le quote di concorso, nelle opere di ordinaria manutenzione del Porto, saranno invece versate dagli Enti medesimi alla predetta Azienda in unica rata nell'esercizio successivo a quello di esecuzione delle opere.

Art. 12.

E' data facoltà all'Ente portuale di imporre e riscuotere:

a) una tassa portuale, che non potrà superare lire una per ogni tonnellata di merce imbarcata o sbarcata nell'ambito del porto;

b) una tassa speciale sull'esportazione dei vini entro il limite massimo di L. 0,50 per ogni ettolitro;

c) una tassa supplementare di ancoraggio che non potrà superare centesimi cinquanta per tonnellata di stanza netta sui piroscafi che approdano nell'ambito del porto.

Le tasse di cui alle lettere *a*) e *b*) verranno accertate e riscosse con procedimento da concordarsi con l'Amministrazione doganale.

La tassa supplementare di ancoraggio, di cui alla lettera *c*) verrà accertata e riscossa con il procedimento stabilito per la tassa principale di ancoraggio. Le spese di riscossione saranno a carico dell'Ente.

Art. 13.

Per la provvista dei fondi necessari al suo funzionamento l'Ente ha facoltà di contrarre prestiti ammortizzabili nel periodo della concessione. La Cassa di risparmio del Banco di Sicilia e la Cassa dei depositi e prestiti sono autorizzate a concedere anticipazioni e mutui all'Ente stesso per la esecuzione delle opere, per un periodo di ammortamento di anni cinquanta.

Art. 14.

Le tariffe e condizioni per l'esercizio ad uso pubblico delle relative aree e opere di arredamento, saranno determinate con speciale regolamento da ap-

provarsi dal Ministero per l'industria e commercio in seguito ad accordi con l'Ente concessionario.

Art. 15.

Le banchine e piazzali e le aree di cui all'art. 2, saranno consegnate all'Ente a sua richiesta a partire dal terzo mese dalla data del presente decreto.

Per tutta la durata della presente concessione l'Ente riscuoterà i canoni per occupazioni ed affitti delle aree e delle opere di cui all'articolo predetto.

Esso potrà procedere a nuove condizioni e locazioni relative alle aree ed opere di cui gli è affidata la gestione, come pure mantenere, modificare e riscattare quelle esistenti a norma delle condizioni dei rispettivi contratti, e salva l'osservanza delle disposizioni vigenti per l'approvazione.

Art. 16.

Durante il periodo della concessione l'Ente dovrà provvedere a sue spese:

a) alla manutenzione ed alle riparazioni ordinarie e straordinarie di tutte le opere ed arredamenti connessi;

b) alle sostituzioni e rinnovazioni, parziali o tatali, degli impianti relativi, che non fossero più in condizione di regolare funzionamento;

c) alla illuminazione delle banchine, piazzali ed aree coperte avute in concessione;

d) alla pulizia, all'innaffiamento e fornitura d'acqua ai cessi e latrine, sempre nei limiti delle opere concesse in esercizio

Art. 17.

Al termine della concessione l'Ente dovrà riconsegnare allo Stato, senza alcun compenso ed in perfetto stato di manutenzione di funzionamento, le aree, opere ed arredamenti che gli furono consegnati a termini dell'art. 2 ed inoltre tutti gli altri che avesse costruito durante la concessione.

Art. 18.

L'Ente dovrà entro il primo trimestre di ogni anno, presentare all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici e di quello per l'industria ed il commercio il rendiconto delle entrate e delle spese dell'anno precedente nel quale dovranno figurare tutti i proventi contemplati nel presente decreto, le spese di esercizio e quelle di manutenzione, una quota di ammortamento del capitale erogato nella costruzione, coi relativi interessi e con le spese per la provvista dei capitali, nonchè altra quota pel rinnovamento dei meccanismi ed impianti.

E' assolutamente vietato all'Ente di fare a carico del proprio bilancio qualsiasi erogazione per scopi non attinenti a quelli per cui viene istituito.

Gli avanzi netti eventualmente risultanti dal rendiconto annuale dell'esercizio, saranno devoluti a costituire un fondo di riserva il cui ammontare sarà determinato dalle Amministrazioni interessate. Gli ulteriori avanzi eccedenti il fondo stesso, potranno essere devoluti alla esecuzione di altre opere di ampliamento o a sgravio delle quote di contributo spettanti agli Enti locali interessati.

Art. 19.

I contratti stipulati dall'Ente portuale non potranno creare impegni oltre la durata dell'Ente stesso.

Art .20.

Le opere contemplate nel piano di massima in data 22 aprile 1919, sono dichiarate di pubblica utilità: alle relative espropriazioni cui provvederà l'Ente portuale, gradualmente, a seconda del bisogno, sono applicabili gli articoli 12 e 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2089, sul risanamento della città di Napoli.

L'Ente potrà immettersi nel possesso dei beni occorrenti in seguito alla compilazione, in contraddittorio con gl'interessati e in mancanza con l'intervento di due testimoni, dello stato di consistenza dei fondi da occupare, che sarà approvato dal Ministro dei lavori pubblici il quale determinerà pure la somma che in via provvisoria dovrà depositarsi per la indennità di espropriazione per gli eventuali risarcimenti, che ai terzi possono competere.

Il verbale di consistenza di cui sopra, equivale alla perizia di cui all'articolo 32 della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Ogni eventuale variazione o rettifica delle espropriazioni sarà approvata con lo stesso procedimento. Si applicheranno per tutto il resto le disposizioni della legge 25 giugno 1865, n. 2359.

Art. 21.

Le controversie tra lo Stato e l'Ente, in dipendenza della presente concessione che ai sensi delle vigenti disposizioni di legge fossero di competenza dell'autorità giudiziaria, saranno deferiti ad un collegio di tre arbitri, nominali uno dall'Ente, uno dal Ministero competente per la materia controversa ed il terzo, cui spetterà presiedere il collegio, dal presidente del Consiglio di Stato tra i membri del Consiglio stesso.

Gli arbitri giudicheranno secondo le regole di diritto e la loro sentenza non sarà soggetta ad altro gravame che il ricorso di Cassazione.

In caso di annullamento del lodo, la vertenza sarà proposta ad altro Collegio come sopra costituito.

Art. 22.

Tutti i redditi di qualunque natura, di pertinenza dell'Ente, nonchè gli interessi ed i premi delle obbligazioni e dei prestiti emessi dall'Ente stesso sono esenti dalle imposte sui terreni, sui fabbricati e di ricchezza mobile.

Fino all'anno 1933 incluso non sono assoggettati ad alcuna tassa, tranne la tassa fissa di registro, gli atti occorrenti alla costituzione ed al regolare funzionamento dell'Ente ed i contratti di esso con altri Enti pubblici e con privati in quanto abbiano connessione diretta con la costruzione l'esercizio delle opere concesse o la gestione del patrimonio immobiliare dipendente dalla creazione della zona industriale.

L'Ente potrà delegare un suo funzionario e stendere e ricevere gli atti e contratti di cui sopra, a rilasciarne copia e ad autenticarne le firme, ed esso a tal uopo avrà le facoltà spettanti ai notai in base alla legge 16 febbraio 1913, n. 89, sull'ordinamento del notariato, i relativi diritti da liquidarsi secondo la tabella annessa alla detta legge saranno ripartiti nella misura stabilita dall'art. 169 del testo unico della legge comunale e provinciale approvata con R. decreto 4 febbraio 1915, n. 148.

Art. 23.

In aggiunta alle somme ancora disponibili per precedenti autorizzazioni di legge per le opere nel porto di Riposto, sarà stanziata nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per gli esercizi finanziari 1920-1921 in poi, la somma necessaria per corrispondere all'Ente portuale le annualità stabilite dall'art. 10 del presente decreto.

Art. 24.

Con decreto dei ministri competenti potranno applicarsi le disposizioni di cui all'art. 6 della legge 30 giugno 1908, n. 304, ai funzionari governativi che fossero chiamati a prestare servizio presso l'Ente.

Art. 25.

Alle opere occorrenti per la formazione di una zona industriale che nel termine di tre anni dopo la conclusione della pace avrà facoltà di proporre l'Ente portuale nonchè alle altre opere, agli impianti ed agli stabilimenti di ogni specie entro i limiti della suddetta zona industriale sono estese, in quanto applicabili, le disposizioni di cui all'art. 20.

Art. 26.

Alle nuove opere ed impianti del porto come pure agli stabilimenti industriali di ogni specie, che sorgeranno entro la suddetta zona ed a quelli che ivi si applicassero o trasformassero, saranno estese, in quanto applicabili, tutte le disposizioni di indole tributaria ed economica fissate dalle leggi 8 luglio 1904, n. 351, e 12 marzo 1911, n. 255, concernenti per la città di Napoli.

L'applicazione dei privilegi tributari derivanti dalle disposizioni predette, cesserà alla fine dell'anno 1933.

Art. 27.

Per tutto quanto non è previsto nel presente decreto, saranno applicate le disposizioni contenute nelle leggi e nei regolamenti vigenti per la costruzione delle opere pubbliche e per le concessioni, la pulizia e l'uso del demanio marittimo.

Art. 28.

Il presente decreto andrà in vigore dalla data della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 11 giugno 1922.

VITTORIO EMANUELE.

RICCIO — PEANO — BERTONE.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

LEGGE 30 *giugno* 1922, *n.* 831 *per l' autorizzazione dell' esercizio provvisorio dei bilanci fino al* 31 *luglio* 1922 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato ad esercitare provvisoriamente, fino a che siano tradotti in legge e non oltre il 31 luglio 1922, i bilanci delle Amministrazioni dello Stato, per l'anno finanziario 1922-923, non approvati entro il 30 giugno 1922, secondo gli stati di previsione dell'entrata e della spesa ed i relativi disegni di legge, con le note di variazioni e le modificazioni comunicate alla presidenza della Camera dei deputati.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 giugno 1922.

VITTORIO EMANUELE.

PEANO.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 30 giugno 1922, n. 153.

Decreto ministeriale 28 *giugno* 1922 *col quale si dispone che la difesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in tutte le cause che contro le medesime sono state e saranno promosse in dipendenza dell'alienazione del materiale residuato dalla guerra sia affidata anche all'avvocatura erariale* (1).

I MINISTRI

SEGRETARI DI STATO PER I LAVORI PUBBLICI E PER IL TESORO.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, e il R. decreto 28 giugno 1912, n. 728 sull'ordinamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Visto il testo unico delle leggi sulla R. Avvocatura erariale, approvato col R. decreto 24 novembre 1913, n. 1903;

Visto il decreto Luogotenenziale 25 luglio 1915, n. 1175, che, a modificazione dell'art. 80 della legge 7 luglio 1907, n. 429, sopraccennata, riserva al Governo del Re la facoltà di affidare, per talune liti, la difesa delle Ferrovie dello Stato anche all'Avvocatura erariale;

Visto il R. decreto 7 novembre 1920, n. 1635, che affida alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato l'alienazione del materiale residuato dalla guerra;

Ritenuto che rientrano nel caso previsto dal cennato decreto Luogotenenziale 25 luglio 1915, n. 1175, le cause proposte contro l'Amministrazione ferroviaria per quanto concerne l'alienazione del materiale residuato dalla guerra e che quindi, per le cause stesse, si ravvisa l'opportunità di affidare la difesa dell'Amministrazione anche all'avvocatura erariale;

DECRETANO:

La difesa dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in tutte le cause che, contro le medesime, sono state e saranno pro-

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 29 giugno 1921, n. 152.

mosse, presso qualsiasi giurisdizione del Regno, in dipendenza dell'alienazione del materiale residuato dalla guerra, effettuata dalle Ferrovie stesse, ib virtù del R. decreto 7 novembre 1920, n. 1635, è affidata anche alla Regia Avvocatura erariale.

Roma, 23 giugno 1922.

Il Ministro dei lavori pubblici:
RICCIO.

Il Ministro del tesoro:
PEANO.

Ordine generale N. 2.

Nuovo ordinamento delle ferrovie della Libia.

Con R. Decreto 11 giugno 1922, ora in corso di pubblicazione, è stato approvato, su proposta del Ministero delle Colonie, un nuovo ordinamento delle Ferrovie della Libia per effetto del quale, a datare dal 1° luglio 1922, le Ferrovie della Tripolitania e della Cirenaica passano alla diretta dipendenza dei Governatori locali sotto l'alta direzione e sorveglianza del Ministero delle Colonie, restano abrogati i precedenti provvedimenti contenuti:

a) nel R. Decreto 28 dicembre 1911, n. 1376 convertito in legge 3 aprile 1913, n. 392;

b) nel R. Decreto 9 marzo 1913, n. 314;

c) nel Decreto Ministeriale 20 agosto 1913, n. 2303;

d) nel R. Decreto 15 gennaio 1914, n. 75;

e) nel Decreto Ministeriale 31 marzo 1915, n. 244.

Perciò, dalla suddetta data, la Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato cessa dalla gestione dell'esercizio e delle costruzioni delle Ferrovie della Libia, di cui ebbe l'incarico in virtù dei provvedimenti suindicati. L'ufficio per le ferrovie della Libia aggregato al Servizio Personale ed Affari Generali, di cui all'art. 4 dell'Ordine Generale n. 15, 1920, resta incaricato, come Ufficio Stralcio, della liquidazione della gestione chiusa al 30 giugno c. a.

Ordine di servizio N. 44.

Attivazione del nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Verona Porta Nuova.

Col giorno 6 marzo 1922 è stato attivato il nuovo fabbricato viaggiatori della stazione di Verona Porta Nuova, il cui asse è situato alla progressiva Km. 145 + 888 della linea Milano-Venezia.

In conseguenza di tale spostamento devono essere apportate le variazioni qui appresso indicate:

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » devesi modificare la tabella della linea *Milano-Verona-Venezia* e sostituire quella della linea *Peri-Verona-Mantova-Modena,* secondo le istruzioni di cui all'allegato al presente ordine di servizio.

Per quanto riguarda le modificazioni da apportarsi nei prontuari manoscritti (edizione aprile 1914) le stazioni e gli uffici di revisione si dovranno regolare nel modo seguente:

La stazione di Verona Porta Nuova rileverà le nuove distanze per le stazioni delle linee *Milano-Verona-Venezia* e *Peri-Verona-Mantova-Modena,* già modificata la prima e sostituita la seconda come dall'allegato al presente ordine di servizio; diminuirà poi di un chilometro tutte le distanze che sui prontuari in uso risultano computate in transito di Desenzano, Milano, Dossobuono, Mantova, Modena, ed aumenterà invece di un chilometro tutte quelle risultanti computate in transito di Mestre.

Le altre stazioni della linea *Milano-Verona-Venezia* rileveranno la distanza per Verona Porta Nuova dalla relativa tabella, già modificata come sopra è detto; formeranno le distanze per le stazioni della linea *Peri-Verona-Mantova-Modena,* che nei prontuari manoscritti in uso risultano computate in transito di Verona, a mezzo di quelle risultanti, per questa stazione, nella nuova tabella; modificheranno poi tutte le distanze nei prontuari stessi computate in transito di Verona-Peri, Verona-Dossobuono, Verona-Mantova, Verona-Modena, a seconda della diminuzione e dell'aumento che, procedendo come sopra, risulterà dal confronto delle vecchie con le nuove distanze rispettivamente a Peri transito, Dossobuono, Mantova e Modena.

Le stazioni del tronco di linea *Dossobuono-Mantova-Modena* rileveranno le distanze per quelle del tronco *Verona Porta Nuova-Peri transito* dalla relativa nuova tabella; formeranno le distanze per le stazioni della linea *Milano-Verona-Venezia,* che nei prontuari manoscritti in uso risultano computate in transito di Verona, a mezzo di quelle risultanti, per questa stazione, nella tabella « Milano-Verona-Venezia »; modificheranno poi tutte le distanze nei prontuari stessi computate in transito di Peri, Verona-Vicenza, Verona-Padova, Verona-Mestre, Verona-Desenzano, Verona-Brescia, Verona-Rovato, Verona-Treviglio, Verona-Milano a

seconda della diminuzione o dell'aumento che, procedendo come sopra, risulterà confrontando le vecchie con le nuove distanze rispettivamente a Peri transito, Vicenza, Padova, Mestre, Desenzano, Brescia, Rovato, Treviglio, Milano.

Le stazioni del tronco di linea *Peri transito-Parona di Valpolicella* rileveranno le distanze per quelle del tronco *Verona-Mantova-Modena* dalla relativa nuova tabella; formeranno le distanze per le stazioni della linea *Milano-Verona-Venezia* a mezzo di quelle esposte per la stazione di Verona P. N. nella tabella « Milano-Verona-Venezia »; modificheranno poi tutte le distanze nei prontuari stessi aventi l'istradamento di Vicenza, Padova, Mestre, Desenzano, Brescia, Rovato, Treviglio, Milano, Dossobuono, Mantova, Modena, a seconda della variante che, procedendo come sopra, risulterà dal confronto delle vecchie con le nuove distanze, rispettivamente alle suddette stazioni di diramazione.

Infine tutte le altre stazioni della rete formeranno le nuove distanze per Verona Porta Nuova e per le altre stazioni delle linee *Milano-Verona-Venezia* e *Peri-Verona-Mantova-Modena*, che nei loro prontuari manoscritti risultano aver computata la distanza in transito di Verona, a mezzo di quelle risultanti dalle tabelle di cui sopra; modificheranno poi tutte le distanze che nei prontuari stessi risultano computate per la via di Vicenza, Padova, Mestre, Desenzano, Brescia, Rovato, Treviglio, Milano, Peri, Dossobuono, Mantova, Modena, a seconda della diminuzione o dell'aumento che, procedendo come sopra, risulterà confrontando le vecchie con le nuove distanze alle sopracitate stazioni di diramazione.

Le stazioni ed agenzie della Rete dovranno segnalare al Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze le corrispondenze e la specie dei biglietti a serie fissa di cui sono fornite, i cui prezzi subiscono variazioni per effetto dello spostamento della stazione di Verona Porta Nuova.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'Ordine di Servizio N. 44-1922.

Nella tabella polimetrica *Milano-Verona-Venezia* le distanze da Verona Porta Nuova alle stazioni, fermate e case cantoniere della linea devono essere le seguenti:

Milano Centrale	Km.	146
Milano Lambrate	»	143
Pioltello Limito	»	136
Vignate	»	132
Melzo	»	128
Trecella	»	123
Cassano d'Adda	»	121
Treviglio	»	115
Vidalengo	»	111
Morengo	»	106
Romano	«	102
Calcio	»	95
Chiari	»	88
Rovato	»	82
Ospitaletto Bresciano	»	76
Brescia	»	65
Rezzato	»	57
Ponte S. Marco	»	48
Lonato	»	42
Desenzano	»	37
S. Martino della Battaglia	»	31
Peschiera	»	23
Castelnuovo di Verona	»	18
Sommacampagna Sona	Km.	11
Verona Porta Vescovo	»	4
S. Martino Buonalbergo	»	10
Vago Zevio	»	13
Caldiero	»	16
Bagni di Caldiero	»	18
Sambonifacio	»	25
Lonigo	»	30
Montebello	»	36
Tavernelle	»	45
Vicenza	»	52
Lerino	»	60
Poiana di Granfion	»	68
Mestrino	»	73
Padova	»	82
Ponte di Brenta	»	88
Barbariga	»	94
Dolo	»	98
Marano	»	102
Mestre	»	111
Venezia S. Lucia	»	120
Venezia Marittima	»	123

Segue *Allegato all'Ordine di Servizio N. 44-1922.*

La tabella polimetrica *Peri - Verona - Mantova - Modena* deve essere sostituita con la seguente:

Peri Transito																								
4	Peri stazione																							
12	8	Dolcè																						
15	11	4	Ceraino																					
22	18	10	7	Domegliara																				
27	24	16	13	6	Pescantina																			
33	29	22	18	12	6	Parona di Va'policella																		
41	37	30	27	20	14	9	**Verona Porta Nuova**																	
48	44	37	34	27	21	16	7	**Dossobuono**																
55	51	44	41	34	28	23	14	8	Villafranca di Verona															
60	56	49	46	39	33	28	19	13	6	Mozzecane														
67	63	56	53	46	40	35	26	19	12	7	Roverbella													
74	70	63	60	53	47	42	33	26	19	14	8	S. Antonio Mantovano												
78	74	67	64	57	51	46	37	30	23	18	12	4	**Mantova**											
89	85	78	75	68	62	57	48	41	34	29	23	15	12	Romanore										
91	87	80	77	70	64	59	50	43	36	31	25	17	14	2	Borgoforte									
93	89	82	79	72	66	61	52	45	38	33	27	19	16	4	3	Motteggiana								
97	93	86	83	76	70	65	56	49	42	37	31	23	19	8	7	4	Suzzara							
100	96	89	86	79	73	68	59	52	45	40	34	26	22	11	10	7	4	Palidano						
105	101	94	91	84	78	73	64	57	50	45	39	31	27	16	15	12	8	5	Gonzaga Reggiolo					
112	108	101	98	91	85	80	71	64	57	52	46	38	35	23	23	20	16	13	8	Rolo Novi				
124	120	113	110	103	97	92	83	76	69	64	58	50	46	35	34	31	27	24	19	12	Carpi			
130	126	119	116	109	103	98	89	82	75	70	64	56	53	42	41	38	34	31	26	19	7	Soliera		
134	130	123	120	113	107	102	93	86	79	74	68	60	57	46	44	42	38	35	30	23	11	4	Villanova S. Pancrazio	
139	135	128	125	118	112	107	98	91	84	79	73	65	62	50	50	47	43	40	35	28	16	9	5	**Modena**

Ordine di servizio N. 45.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società anonima cooperativa di consumo fra gli agenti delle strade ferrate » di Verona, ha diritto a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'Ordine di Servizio n. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto nell'allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'Ordine di Servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 46.

Attivazione del servizio cumulativo con la nuova linea da Incino-Erba a Canzo-Asso, esercitata dalla Società delle Ferrovie Nord Milano.

Col 10 luglio 1922 il servizio cumulativo esistente con la Società delle Ferrovie Nord Milano viene esteso alla nuova linea da Incino-Erba a Canzo-Asso, esercitata dalla Società medesima.

Detta nuova ferrovia, a scartamento normale, si stacca dalla nuova stazione di Erba-Incino, spostata in altra località più a nord, appartenente alla linea Milano-Erba, di cui la ferrovia stessa costituisce una continuazione.

Il servizio cumulativo con la nuova linea oltre che alle ferrovie dello Stato e linee da esse esercitate viene esteso anche a tutte

le altre Amministrazioni partecipanti al servizio cumulativo con le ferrovie Nord Milano.

Per la tassazione, esecuzione ed istradamento dei trasporti in servizio cumulativo con la linea suddetta valgono le norme e condizioni in vigore con le Ferrovie Nord Milano.

Le stazioni della detta linea, con l'indicazione dei servizi cui sono abilitate, degli impianti fissi di cui sono provviste e delle rispettive distanze dalle stazioni di transito risultano dal propetto allegato al presente Ordine di Servizio. Nel prospetto stesso è compresa la stazione di Erba-Incino per la variazione delle distanze dai transiti in seguito al suo spostamento.

In conseguenza di quanto sopra, nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza « edizione 1° aprile 1915) si dovrà:

— nell'elenco alfabetico aggiungere alle sedi opportune i nomi delle stazioni della nuova linea e, di fronte a ciascuna, l'indicazione della pagina relativa;

— nell'intestazione e nel prospetto a pagina 38 modificare l'indicazione della linea Milano-Erba in « Milano - Erba - Canzo Asso » ed inserire, nella sede opportuna, il nome delle stazioni e le relative indicazioni risultanti dall'allegato al presente O. S.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) si dovrà:

— a pagina 19 di contro al n. 357 modificare l'indicazione di Milano-Erba in « Milano-Erba-Canzo Asso »;

— nell' « Elenco delle località delle ferrovie secondarie, delle tramvie, ecc. » inserire, nella sede opportuna, il nome delle nuove stazioni e le relative indicazioni dei servizi secondo le risultanze di cui al predetto allegato.

Infine il nome delle stazioni dovrà pure essere inserito nella sede opportuna dell' « Elenco delle stazioni della Rete dello Stato e delle stazioni ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 44-1922.

Ferrovia Erba Incino-Canzo Asso.

STAZIONI	LINEA alla quale appartengono	Distanze in chilometri dalle stazioni di transito sottoindicate									Servizi cui sono abilitate				Impianti fissi						
		Albate Camerlata	Busto Arsizio	Caminago Lentate	Laveno Mombello	Merone Pontenuovo	Milano La Librera	Novara	Seregno	Varese	Grande velocità	Piccola velocità	Veicoli e bestiame	Trasporti a domicilio	Piani caricatori		Gru fisse		Bilance a ponte		Sagoma limite
															di testa	di fianco	quantità	portata in tonn.	quantità	portata in tonn.	
Canzo	Milano - Erba - Canzo - Asso	87	81	33	116	11	47	105	79	95	G	P	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Canzo - Asso.		88	82	34	117	12	48	106	80	96	G	P	VB	—	—	F	—	—	1	30	—
Caslino D'Erba . . .		83	77	29	112	7	43	101	75	91	G (4)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Erba - Incino		80	74	26	109	4	40	98	72	88	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Lezza - Carpesino . .		82	76	28	111	6	42	100	74	90	G	P	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ponte Lambro - Castelmarte		82	76	28	111	6	42	100	74	90	G	P	VB	—	—	F	—	—	—	—	—

(4) Limitatamente alle spedizioni di peso non superiore a kg. 200, purchè composte di colli non eccedenti il peso di kg. 50 ciascuno.

Ordine di servizio N. 47.

Apertura all'esercizio della fermata di Candoglia-Ornavasso.

Dal giorno 1° luglio 1922 è stata aperta all'esercizio sulla linea Arona-Domodossola, alla progressiva Km. 31 + 765 e a destra della linea stessa, la fermata di Candoglia-Ornavasso, situata fra le stazioni di Mergozzo e Cuzzago, dalle quali dista rispettivamente Km. 2 + 474 e Km. 4 + 564.

La detta fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani, e viene esercitata per mezzo di un guardiano in base agli articoli 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » pubblicate con l'O. S. n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata stessa distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato A » al presente ordine di servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti e bagagli, nonchè del versamento dei relativi importi resta incaricata la stazione di Mergozzo.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, provvederà il personale di scorta all'eventuale protezione dei treni.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazione e negli uffici di controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell' « Allegato *B* » al presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato A all'ordine di servizio N. 45-1922.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Candoglia-Ornavasso.

da	a e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Candoglia-Ornavasso	Cuzzago	2.45	1.85	1.30	Mergozzo
	Premosello	4.55	2.90	1.80	
	Vogogna Ossola . .	5.35	3.35	2.10	
	Domodossola (via Beura)	10.30	7.15	4.40	
	Pallanza Fondo Toce	2.90	2.15	1.45	
	Baveno	5.35	3.35	2.10	
	Stresa	6.80	4.90	2.75	
	Lesa	10.—	6.85	4.25	
	Meina	11.40	7.90	4.90	
	Arona.	13.35	9.10	5.55	
	Gallarate	23.40	15.70	9.20	
	Oleggio	21.—	14.20	8.45	
	Novara	27.60	18.40	10.75	
	Milano Centrale . .	39.10	26.05	14.95	

N. B. — In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 45-1922.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 9, fra i nomi di Candiolo e Canegrate, devesi inserire:

/Candoglia-Ornavasso . . . . ✱ LB/M/23

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 17, fra i nomi di Candiolo e Canegrate, devesi inserire:

Milano
/Candoglia-Ornavasso/Domodossola - Arona/4° Arona/Novara/6. 7/V (6)/
(casa cantoniera) /B (6)/

— a pagina 70, nella tabella (6) *Domodossola-Arona* (*via Beura*) fra Cuzzago e Mergozzo trascrivere il nome di Candoglia-Ornavasso con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Domodossola	Km.	24	Baveno	Km.	11
Beura	»	19	Stresa	»	15
Vogogna Ossola	»	11	Belgirate	»	21
Premosello	»	9	Lesa	»	23
Cuzzago	»	5	Meina	»	27
Mergozzo	»	3	Arona	»	32
Pallanza Fondo Toce . .	»	6	Arona Lago	»	34

— alla stessa pagina 70, nella tabella (7) *Domodossola-Arona* (*via Piedimulera-Premosello*) fra Cuzzago e Mergozzo trascrivere il nome di Candoglia-Ornavasso con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Domodossola	Km.	27	Mergozzo.	Km.	3
Villadossola.	»	20	Pallanza Fonto Toce . .	»	6
Pallanzeno	»	18	Baveno.	»	11
Piedimulera.	»	16	Stresa	»	15
Rumianca	»	14	Belgirate	»	21
Vogogna	»	12	Lesa	»	23
Premosello	»	9	Meina.	»	27
Cuzzago.	»	5	Arona.	»	32
			Arona Lago	»	34

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di controllo

— all'indice, nella sede opportuna, devesi inserire:

/Candoglia Ornavasso/20/18 *bis*/
(casa cantoniera)

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 45-1922.*

— a pagina 20 fra i nomi di Cuzzago e Mergozzo devesi inserire:

/18 *bis/Candoglia Ornavasso*
(casa cantoniera)

ed esporre la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso

Per i prontuari delle stazioni situate sulle linee Domodossola-Arona (via Beura) e Domodossola-Arona (via Piedimulera-Premosello) la distanza deve essere rilevata dalle tabelle 6 e 7 a pagina 70 del Prontuario generale, già modificate come sopra è detto.

Per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Domodossola-Iselle transito la distanza deve essere formata aggiungendo Km. 4 a quella indicata per Cuzzago.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve essere formata aggiungendo Km. 5 a quella indicata per Cuzzago e Km. 2 a quella indicata per Mergozzo, e scegliendo la più breve.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione, che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Circolare N. 28.

Esame di abilitazione alle funzioni di Conduttore e Conduttore Principale. Sessione ordinaria 1922.

Per provvedere ai bisogni che si verificano nel personale dei treni, è necessario procedere, presso tutte le Divisioni e presso le Delegazioni di Trento, Trieste e Cagliari, alla sessione ordinaria d'esame 1922 per l'idoneità a funzioni di Conduttore e di Conduttore Principale, sessione che dovrà avere inizio il 1° settembre p. v.

Potranno partecipare alla sessione gli agenti di cui appresso, compresi — in via eccezionale — anche quelli riprovati in quattro precedenti esami:

a) per le funzioni di Conduttore, i Frenatori stabili ed in prova, formando due gruppi separati;

b) per le funzioni di Conduttore Principale, i seguenti agenti:

1° *gruppo* — Conduttori grado 11 (nuove tabelle);

2° *gruppo* — Conduttori grado 12 (nuove tabelle) già idonei a Conduttore grado 11 (nuove tabelle);

3° *gruppo* — Conduttori grado 12 (nuove tabelle) e Frenatori che abbiano acquistato titolo a conseguire la nomina a Conduttore non oltre il 21 agosto 1921;

4° *gruppo* — Frenatori già idonei a Conduttore assegnati permanentemente alle funzioni di quest'ultimo grado.

Le prove verranno regolate in base ai programmi di cui all'Ordine di Servizio 365-908; eppertanto gli agenti dovranno sostenere gli esami come segue:

I Frenatori di cui al punto *a*), secondo i programmi valevoli per l'idoneità ad ex-Guardafreno.

I Conduttori grado 11 (1° gruppo sub-*b*), nonchè i Conduttori grado 12° già idonei a Conduttore grado 11 (2° gruppo sub-*b*), secondo il programma stabilito per l'idoneità ad ex-Capo Conduttore; ed i Frenatori in funzione di Conduttore (4° gruppo sub-*b*),

contemporaneamente, secondo il programma per l'idoneità tanto ad ex- Capo Conduttore quanto ad ex-Conduttore, avvertendo che non saranno riconosciuti idonei per il grado superiore qualora siano riprovati anche in una sola materia.

I Conduttori Principali provenienti dagli ex-Capi Frenatori e non aventi le abilitazioni complete per la dirigenza dei treni saranno ammessi agli esami relativi secondo il programma per ex-Conduttore o per ex-Capo Conduttore, o per entrambi, a seconda delle abilitazioni precedentemente conseguite.

Nei riguardi dell'ammissione agli esami e delle esclusioni, in relazione all'art. 83 del Regolamento del personale, si dovrà provvedere a termini dell'art. 19 del R. decreto 13 marzo 1921, n. 341.

Appena ultimate le prove le Divisioni e le Delegazioni trasmetteranno al Servizio Movimento e Traffico, unitamente all'elenco dei rinunciatari e degli esclusi, i verbali degli esami e le graduatorie degli idonei in triplice copia.

Il Direttore generale
C. Crova.

ANNO XV - N. 28 13 LUGLIO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata:*

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata:*

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(121) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Convenzione Speciale

Mod. **CI 112** *bis*

Campagna Saccarifera 19.........

FERROVIE DELLO STATO

Sped. N.° .... *del* ....

Stazione F. S. *mittente* ....

Stazione F. S. *destinataria* ....

Mittente ....

Destinatario ....

La Fabbrica di .... *chiede la spedizione a* P. V. *dei seguenti carri* F. S. *noleggiati e destinati al carico delle barbabietole.*

SERIE E NUMERI DEI CARRI VUOTI					
1			11		
2			12		
3			13		
4			14		
5			15		
6			16		
7			17		
8			18		
9			19		
10			20		

Data di partenza li ....

Treno N.° ....

Il Capo Stazione

....

FERROVIE DELLO STATO

Allegato all'Ordine di Servizio N. 5v-1922

Convenzione Speciale

Mod. **CI 112** *bis*

Campagna Saccarifera 19.........

Bollo della stazione di partenza

FERROVIE DELLO STATO

Spedizione N.° .... *del* ....

Stazione F. S. *mittente* ....

Stazione F. S. *destinataria* ....

Mittente ....

Destinatario ....

La Fabbrica di .... *chiede la spedizione a* P. V. *dei seguenti carri* F. S. *noleggiati e destinati al carico delle barbabietole.*

SERIE E NUMERI DEI CARRI VUOTI					
1			11		
2			12		
3			13		
4			14		
5			15		
6			16		
7			17		
8			18		
9			19		
10			20		

N.B. Il presente modulo, da adoperarsi soltanto per la spedizione dei carri F.S. vuoti, **dalle località sedi di zuccherifici,** deve essere considerato come un documento di trasporto in servizio e quindi scritturato ed inviato al Controllo con le modalità stabilite per i trasporti stessi.

Vedi Avvertenze a tergo

.... *li* .... *19*.......... *Data di partenza li* .... *Treno* ....

Firma del mittente

....

Il Capo stazione di partenza

....

Registrato al N.° .... *d'arrivo* .... *li* .... *19*..........

del ....

Il Capo Stazione d'arrivo

....

Bollo della stazione d'arrivo

Firma del destinatario

....

AVVERTENZE

1º – Si adopera un modulo per ogni destinazione e per ogni destinatario.

2º – È assolutamente vietato alle stazioni di trattenere i carri per adoperarli.

3º – Qualora i carri giunti a destino dovessero per qualsiasi motivo, essere rispediti vuoti ad altra località, si dovrà emettere per ogni carro **separata lettera di vettura,** come trasporto ordinario.

4º – Se in caso di guasti non sia possibile inviare qualche carro a destino, la stazione che lo trattiene, ne darà avviso alla stazione mittente barrando il numero del carro nello specchietto a tergo e indicando qui sotto il motivo per il quale fu trattenuto.

namento speciali negli itinerari dei quali è stato incluso
Carano - Formia

alidità, mesi							
	6	7	8	9	10	11	12
.90	3936.90	4497.90	5058.90	5619.90	6180.90	6741.90	7302.90
.30	2470.70	2824.10	3177.50	3530.90	3884.30	4234.60	4584.90
.—	1386.—	1582.—	1778.—	1974.—	2170.—	2366.—	2562.—
.50	4062.30	4639.80	5217.30	5794.80	6372.30	6949.80	7527.30
.60	2551.30	2914.—	3276.70	3639.40	4002.10	4364.80	4727.50
.60	1428.—	1632.40	1836.80	2038.40	2240.—	2441.60	2643.20
.40	3307.30	3779.20	4251.10	4723.—	5194.90	5663.50	6132.10
.85	2086.45	2380.95	2675.45	2969.95	3264.45	3558.95	3853.45
.75	1164.95	1330.15	1495.35	1660.55	1825.75	1990.95	2156.15
.90	3478.90	3973.90	4468.90	4963.90	5458.90	5953.90	6448.90
.85	2191.85	2501.85	2811.85	3121.85	3431.85	3741.85	4051.85
.15	1223.75	1397.35	1570.95	1744.55	1918.15	2091.75	2265.35
.—	3815.50	4360.—	4904.50	5449.—	5990.20	6531.40	7072.60
.45	2396.45	2737.45	3078.45	3419.45	3760.45	4101.45	4442.45
.75	1344.15	1534.55	1724.95	1915.35	2105.75	2296.15	2486.55
.50	3987.10	4554.70	5122.30	5689.90	6257.50	6825.10	7392.70
.45	2504.95	2861.45	3217.95	3574.45	3930.95	4287.45	4643.95
.95	1405.75	1604.55	1803.35	2002.15	2200.95	2399.75	2598.55

R. DECRETO 7 *maggio* 1922, *n.* 825, *relativo alle retribuzioni del personale provvisorio e del ruolo aggiunto delle Ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 7 della legge 7 aprile 1921, n. 368;

Visto il regolamento per il personale provvisorio e del personale aggiunto dipendente dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Sentito il Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Su proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro:

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

L'art. 5 del regolamento per il personale provvisorio e per il personale aggiunto dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, approvato con decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, è sostituito, con validità dal 1° marzo 1920, dal seguente:

Art. 5. — Gli agenti provvisori sono retrituiti con assegno mensile variabile entro i seguenti limiti:

Ingegneri da L. 850 a L. 1200.
Segretari tecnici da L. 600 a L. 825.
Aiutanti disegnatori da L. 575 a L. 750.
Assistenti dei lavori da L. 575 a L. 750.
Aiutanti da L. 550 a L. 725.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 5 luglio 1922, n. 157.

Aiutante applicato da L. 550 a L. 700.
Sorvegliante dei lavori da L. 550 a L. 700.
Uscieri da L. 525 a L. 675.
Inservienti da L. 500 a L. 650.

Art. 2.

La tabella *A* (Ruolo del personale aggiunto) annessa al regolamento per il personale provvisorio e per il personale aggiunto dipendente dall'Amministrazione ferroviaria dello Stato, approvato collo stesso decreto Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, è sostituita con validità dal 1° marzo 1920 dalla tabella *A* annessa al presente decreto, vista, d'ordine Nostro, dal ministro dei lavori pubblici e del tesoro.

Art. 3.

Negli stipendi o paghe indicate all'art. 1 e nella tabella *A* di cui al precedente art. 2, restano compenetrati:

a) gli aumenti di stipendio o paga di cui al decreto Luogotenenziale 10 febbraio 1918, n. 107;

b) gli aumenti di stipendio o paga di cui ai decreti Luogotenenziali 11 giugno 1919, n. 913, e 11 giugno 1919, n. 1023;

c) l'anticipo di cui all'art. 3 del R. decreto-legge 2 maggio 1920, n. 615, aumentato dell'equivalente importo di ricchezza mobile;

d) la somma di L. 800 annue, aumentata dell'equivalente importo di ricchezza mobile, corrispodente ad una parte delle indennità caro-viveri di cui ai decreti Luogotenenziali 18 agosto 1918, n. 1145 e 14 settembre 1918, n. 1314 (art. 9);

e) la partecipazione sul fondo cointeressenza (per il personale del ruolo aggiunto) aumentata dell'equivalente importo di ricchezza mobile di cui all'art. 1 del decreto-legge 16 novembre 1919, n. 2120.

Gli aumenti, anticipi, indennità e premio di cui sopra cesseranno quindi di esser corrisposti a datare dal 1° marzo 1920.

Art. 4.

All'atto dell'applicazione dei nuovi stipendi agli agenti inscritti nel ruolo aggiunto che abbiano una anzianità pari o superiore a cinque anni, sarà concesso un acceleramento colle norme seguenti:

a) per gli agenti rivestiti delle qualifiche di ingegnere capo, ingegnere principale ed ingegnere, un acceleramento in ragione di tre anni per un'anzianità di 5 anni, di 5 anni per anzianità di 25 o più anni ed un acceleramento proporzionale per le anzianità intermedie trascurando nel computo della anzianità le frazioni inferiori ad un anno;

b) per gli agenti rivestiti delle altre qualifiche un acceleramento di un anno per ogni quinquennio di anzianità e proporzionalmente per le frazioni di quinquennio, escluse quelle inferiori ad un anno con un massimo di 5 anni di acceleramento.

Gli acceleramenti di cui ai precedenti comma *a*) e *b*) saranno calcolati in base a tante quote (o frazioni) dell'aumento medio annuo virtuale risultante dalla predetta tabella per la rispettiva qualifica quanti sono gli anni (o frazioni di anno) di acceleramento.

L'anzianità agli effetti suddetti decorrerà dalla data di inscrizione nel ruolo aggiunto. Non si terrà conto nè del precedente servizio di provvisorio (a sensi del regolamento 13 agosto 1917), di avventizio o di straordinario nè delle interruzioni di servizio.

Però se la durata del precedente servizio ininterrotto prestato dall'agente in qualità di straordinario, di avventizio o di provvisorio supera i cinque anni, si computerà agli effetti dell'anzianità di servizio prestato oltre tale periodo.

Art. 5.

Il ministro dei lavori pubblici stabilirà le norme per l'applicazione dei nuovi stipendi al personale provvisorio e del ruolo aggiunto in base allo stipendio o paga di cui gode e dell'anzianità di tale godimento, tenuto conto del disposto degli articoli precedenti.

Art. 6.

Gli arretrati derivanti dall'applicazione dei nuovi stipendi saranno computati e corrisposti colle norme di cui all'art. 5 della legge 7 aprile 1921, n. 368.

Art. 7.

La disposizione dell'art. 3 del R. decreto 20 ottobre 1921, numero 1533, che sospese le promozioni in applicazione della legge 13 agosto 1921, n. 1080, è estesa alle eventuali promozioni che potessero aver luogo nelle nuove qualifiche del personale provvisorio e del ruolo aggiunto stabilite con l'art. 1 e con la tabella *A* annessa al presente decreto dopo effettuato l'inquadramento in base alle norme di cui al precedente art. 5.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 7 maggio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO — PEANO.

Visto, il *guardasigilli:* LUIGI ROSSI.

TABELLA **A**
Allegato al R. Decreto 7 maggio 1922.

Ruolo del personale aggiunto.

QUALIFICA	Stipendio	
	Minimo	Massimo
Ingegneri capi	15000	21000
Ingegneri e ispettori di 1ª classe	14000	18000
Ingegneri	11000	17000
Ispettori	10000	17000
Sotto ispettori Segretari tecnici capi	11400	14400
Segretari tecnici principali	10500	13800
Segretari tecnici di 1ª classe	9300	12900
Segretari tecnici	7500	11100
Disegnatori principali	10500	13800
Disegnatori di 1ª classe	9300	12900
Disegnatori	7500	11100
Aiutanti disegnatori	7500	10500
Assistenti dei lavori di 1ª classe	7500	11100
Assistenti dei lavori	7500	10500
Sorvegliante dei lavori	6900	9000
Aiutanti capi	10500	13200
Aiutanti principali	9300	12600
Aiutanti di 1ª classe	8100	10800
Aiutanti	7500	10200
Aiutanti applicati	6900	9000
Uscieri	6750	8100
Inservienti	6600	7950

N. B. — Gli aumenti di stipendio sono conferiti nella misura e cogli intervalli risultanti per la rispettiva qualifica dai quadri di classificazione approvati con la legge 7 aprile 1921, n. 368.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro dei lavori pubblici
RICCIO.

Il ministro del tesoro
PEANO.

R. DECRETO 2 *luglio 1922, col quale il comm. ing. Arturo Forges-Davanzati è nominato consigliere di amministrazione delle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dal R. decreto 28 giugno 1912, n. 728, avente vigore di legge, per l'ordinamento dell'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

E' nominato Consigliere di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in sostituzione del defunto Gr. Uff. Ing. Emanuele Rocco, il Comm. Ing. Arturo FORGES-DAVANZATI.

Il nostro Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a Roma, addì 2 luglio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO.

Comunicato

Pervengono a questa Direzione Generale frequenti sollecitazioni in merito alle domande di riconoscimento e riscatti, agli effetti della pensione, presentate dal personale.

Al riguardo si crede opportuno avvertire che si è preso nota delle domande pervenute ma che, dato il loro ingente numero — circa centomila — possono essere esaminate ed avere corso soltanto gradatamente, e compatibilmente con gli altri lavori incombenti all'Ufficio Pensioni.

Si avverte però che in ogni caso la liquidazione del riconoscimento o del riscatto viene sempre eseguita prima della liquidazione della pensione.

Ordine di Servizio N. 48.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Alessandria della Rocca-Cianciana della linea a scartamento ridotto Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo.

Il giorno 15 luglio 1922 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Alessandria della Rocca-Cianciana della linea a scartamento ridotto Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo e sarà esercitato dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, venendo compresa nella rete delle Ferrovie Secondarie (gruppo Sicilia).

1° — DESCRIZIONE DEL NUOVO TRONCO.

Il tronco Alessandria della Rocca-Cianciana si allaccia in questa stazione all'ultimo tronco Cianciana-Magazzolo della linea Lercara Bassa-Bivona-Magazzolo, già aperto all'esercizio; ha ori-

gine alla stazione di Alessandria della Rocca e termina a quella di Cianciana.

E' a scartamento ridotto di m. 0.95.

La sua lunghezza è di m. 4727.72 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Alessandria della Rocca e di Cianciana; la sua lunghezza totale, compresi i m. 93.50 prima della stazione di Alessandria della Rocca, risulta di m. 4821.22.

Il piazzale della stazione di Alessandria della Rocca è in orizzontale.

Il tronco è a semplice aderenza e la sua pendenza massima è del 25 %.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono n. 36 opere d'arte fra le quali le più importanti sono: tre viadotti - il primo alla progressiva 50 + 108, a quattro luci di m. 10 ciascuna, il secondo alla progressiva 51 + 911, a tre luci di m. 7 ciascuna, il terzo alla progressiva 52 + 528, a tre luci di m. 7 ciascuna, mentre il resto sono acquedotti e sottopassaggi varianti da m. 0.80 a m. 2.50 di luce.

Vi sono due gallerie - la prima « Bologni » tra le progressive 48 + 674.18 e 48 + 791.18 lunga m. 117; la seconda « Pizzo di Falco » tra le progressive 51 + 759.15 e 51 + 831.10 lunga m. 71.95.

Vi sono tre case cantoniere doppie.

Vi è un solo passaggio a livello aperto, munito di tabella « Attenti al treno ».

Linea telefonica allacciata alla stazione di Cianciana.

2° — DESCRIZIONE DELLA STAZIONE.

Alessandria della Rocca — Fabbricato viaggiatori a sinistra alla progressiva 48 + 307.55.

Magazzino merci e piano caricatore scoperto con carico di fianco.

Cesso isolato alla progressiva 48 + 292.10.

Binari di corsa due della lunghezza utile di m. 240 ciascuno.

Binari merci due: uno per il piano caricatore l'altro per il carico diretto.

3° — DIPENDENZA.

All'esercizio del tronco provvede, sotto la dipendenza del Capo compartimento di Palermo, il Capo dell'esercizio delle Ferrovie Secondarie (gruppo Sicilia) con le norme stabilite dall'O. S. 175-1911 e dall'O. G. 3-1915.

Per il servizio sanitario il tronco dipende dall'ufficio Sanitario Compartimentale di Palermo.

Per le forniture di magazzino il tronco appartiene al gruppo 20° (Ferrovie Secondarie gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento di cui O. S. 392-1914.

4° — ESERCIZIO.

L'esercizio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui O. S. 323-1915 o 19-1916.

5° — SERVIZI AI QUALI È ABILITATA LA STAZIONE DI ALESSANDRIA DELLA ROCCA.

Tassazione dei trasporti.

La stazione di Alessandria della Rocca è abilitata a tutti i servizi. I trasporti tanto in servizio locale, quanto da oltre e per oltre Magazzolo e Porto Empedocle si effettuano in base alle norme dell'allegato *C*, all'O. S. 249-1912, all'O. S. 189-1913 ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe, compresi gli aumenti e l'addizionale in vigore.

6° — DISTANZE CHILOMETRICHE — PUBBLICAZIONI.

Le distanze chilometriche tassabili fra la stazione di Alessandria della Rocca e quelle del tronco Cianciana-Magazzolo, sono quelle risultanti dall'allegato al presente O. S.

Nell'allegato stesso sono riportate le aggiunte e variazioni che devono essere apportate alle vigenti pubblicazioni.

Le quote per il computo dei prezzi per i biglietti di corsa semplice da oltre e per oltre Porto Empedocle sono quelle indicate qui appresso e formata sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus col ribasso del 25 %.

Da Alessandria della Rocca a Porto Empedocle 1ª classe lire 22.60, 3ª classe lire 8.95.

Dette quote e quelle afferenti ai percorsi sulla rete principale devono essere depurate dal diritto speciale (50 centesimi e 1 lira) per aggiungerlo poi una volta sola per ogni viaggiatore sul prezzo complessivo.

I documenti da presentarsi pei trasporti in servizio locale del tronco e per quelli da oltre e per oltre Porto Empedocle sono quelli in uso sulla rete principale.

7° — CONTABILITÀ DELLE STAZIONI.

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli O. S. 160-1909; 170, 171, 174, 191, 379 e 401 del 1913, circolare 66-1913 ed O. S. 26-1920.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno versati con unica distinta mod. R. 99 insieme a quelli della rete principale.

La stazione di Alessandria della Rocca dovrà compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di Porto Empedocle sulla linea a scartamento normale, separati riassunti delle spedizioni a G. e P. V. e così pure separati riassunti degli arrivi per le provenienze dalla linea a scartamento normale.

La stazione di Alessandria della Rocca effettuerà il versamento alla Cassa compartimentale di Palermo ogni due giorni, e deve inscriversi nell'elenco annesso all'O. S. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui la lettera *B*.

8° — ORARI E COMPOSIZIONE DEI TRENI.

Sul tronco di linea Alessandria della Rocca-Magazzolo saranno affidate giornalmente due coppie di treni viaggiatori.

I treni saranno composti di carrozze con posti di 1ª e 3ª classe.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merci hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

9° — CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono la linea Cianciana-Magazzolo dovranno per l'anno in corso essere tenute valide anche pel tronco Cianciana-Alessandria della Rocca.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato all'ordine di servizio N. 45-1922.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914).

— nella carta delle ferrovie dello Stato e nell'indice grafico cambiare il nome di « Cianciana » in « Alessandria della Rocca »;

— a pagina 104 nella tabella (136) « Lercara bassa-Filaga-Cianciana-Magazzolo » aggiungere, prima del nome della stazione di Cianciana, il nome di « Alessandria della Rocca » con le seguenti distanze per le stazioni sottoindicate:

Alessandria della Rocca	— Cianciana	Km.	5
id.	— Quattro Finaite	»	17
id.	— Balata	»	26
id.	— Magazzolo	»	29

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915).

— a pagina 7 fra i nomi di Albino Deseuzano e Alessano Corsano inserire il nome di « Alessandria della Rocca » con l'indicazione della pagina 28:

— a pagina 28 prima del nome di Assoro trascrivere:

Alessandria della Rocca	Lercara bassa-Filaga Cianciana-Magazzolo	—	—	—	—	75

—				G	—	P	V.B.	—	—	F	—	—	—	—	—

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 8 fra i nomi di Alessandria e Alessandria Smistamento inserire:

/Alessandria della Rocca /FSS/ unico/

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni e degli scali, ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pagina 44 fra i nomi di Alcantara e Alì inserire:

/Alessandria della Rocca /3/3/3/

Ordine di servizio N. 49.

Apertura all'esercizio della linea Carano-Formia costituita dai tronchi di nuova costruzione Carano-Sezze Romano e Bivio Sonnino-Formia e completata provvisoriamente dal tronco Sezze Romano-Bivio Sonnino della linea Velletri-Terracina.

Col giorno 17 luglio 1922, in prosecuzione del tronco Roma-Carano, vengono aperti al pubblico servizio i tronchi di ferrovia Carano-Sezze Romano e Km. 86 + 971,47 - Formia della direttissima Roma-Napoli, venendo utilizzati per il loro congiungimento il tronco Sezze Romano-Sonnino della linea Velletri-Terracina ed un raccordo provvisorio, di nuova costruzione, fra questa linea e la direttissima [Bivio Sonnino (Km. 62 + 164,80 della Velletri-Terracina) - Km. 86 + 971,47 della direttissima].

1. — DESCRIZIONE DELLA LINEA E DEI TRONCHI.

La linea Carano-Formia, a semplice binario, comincia dalla stazione di Carano del tratto Roma-Carano, già in esercizio (O. S. n. 78-1920), e giunge alla stazione di Sezze Romano; da questa, per l'attuale linea Velletri-Terracina, arriva al Bivio Sonnino (chilometri 62 + 164,80 della Velletri-Terracina); da questa, con breve raccordo, raggiunge la direttissima al Km. 86 + 971,47. Indi, sottopassando i monti Ausoni con la galleria di Mont'Orso, giunge a S. Biagio, e, dopo aver attraversata la pianura di Fondi e sottopassato i monti Aurunci con la galleria della Vivola, arriva ad Itri, donde discendendo e attraversando lo sperone di Rialto, termina alla stazione opportunamente ampliata di Formia, ove prende contatto colla linea Sparanise-Gaeta.

La lunghezza complessiva della linea da Carano a Formia è di metri 99739,98 così divisa:

1)	tratto	Carano-Sezze Romano (da asse ad asse F. V.).	m.l.	36.721,19
2)	»	Sezze Romano-Bivio Sonnino (appartenente all'attuale linea Velletri Terracina)	»	20.768,16
3)	»	bivio Sonnino-Km. 86 + 971,47 della direttissima (Raccordo provvisorio fra la Velletri-Terracina e la direttissima)	»	856,10
4)	»	fra il Km. 86 + 971,47 della direttissima e la stazione di Formia . .	»	41.394,53
		Totale . .	m.l.	99.739,98

La tratta nuova risulta quindi di m.l. 78.971,82 (99.739,98 -- 20.768,16).

La lunghezza totale dalla stazione di Roma-Termini all'asse del fabbricato viaggiatori di Formia è di Km. 133 + 239,98 compresa la lunghezza del tratto interposto della linea Velletri-Terracina, fra la stazione di Sezze-Romano ed il bivio Sonnino.

Sulla nuova tratta si trovano le stazioni di Cisterna di Roma, Monte S. Biagio, Fondi-Sperlonga ed Itri. Le distanze parziali fra stazione e stazione sono:

fra	Carano e Cisterna di Roma	m.l.	16.280,00
»	Cisterna di Roma e Sezze-Romano	»	20.441,19
»	Sezze-Romano e Sonnino (linea in esercizio).	»	19.572,87
»	Sonnino e Monte S. Biagio	»	17.981,00
»	Monte S. Biagio e Fondi-Sperlonga. . . .	»	6.715,00
»	Fondi-Sperlonga ed Itri.	»	12.886,30
»	Itri e Formia	»	5.863,62
	Totale . . .	m.l.	99.739,98

Nella tratta fra Carano e Sezze-Romano e dalla fine del raccordo provvisorio fino a Formia, la massima pendenza allo scoperto

è del 10 per mille, ed in galleria del 7 per mille; il raggio minimo delle curve in piena linea è di metri 800: solo all'ingresso della stazione di Formia vi è una curva di raggio metri 500. Nel raccordo provvisorio fra la linea Velletri-Terracina e la direttissima la massima pendenza è del 24 per mille ed il raggio minimo della curva è di metri 300.

Nei nuovi tronchi aperti all'esercizio si hanno in tutto n. 250 opere d'arte, le più importanti delle quali sono:

1) viadotto a 5 luci di m. 12,00 ciascuna alla progress. 35 + 492,41
2) » 5 » 12,00 » » 36 + 534,57
3) » 5 » 12,00 » » 43 + 860,34
4) ponte della luce di m. 10,00 alla progressiva 50 + 271,80
5) » obliquo a volta di m. 13,50 » » 55 + 576,29
6) » a travate metalliche a 3 luci di m. 10,80 al km. 102 + 092,78
7) » a travata metallica di m. 13,50 al km. 104 + 314,45
8) » » » di m. 12,92 al km. 107 + 559,58
9) » obliquo di m. 10,00 al km. 123 + 137,08

Vi sono n. 4 gallerie:

1) galleria di Mont'Orso	lunga m.	7530,51	fra le progr.	88 + 967,57	96 + 498,08
2) » Monte Calvo	»	127,66	»	113 + 661,38	113 + 709,06
3) » della Vivola	»	7454,53	»	114 + 262,08	121 + 716,61
4) » di Rialto	»	790,85	»	127 + 051,23	127 + 842,08

Lunghezza totale delle gallerie . . . . . . m.l. 15.903,55

Vi sono n. 12 passaggi a livello *provvisori*, i quali verranno soppressi non appena saranno ultimate le rampe di accesso ai corri-

spondenti soprapassaggi. Di questi passaggi a livello n. 4 saranno presenziati rispettivamente ai Km. 100 + 663,00; Km. 103 + 452,00; Km. 104 + 648,00; Km. 109 + 858,00.

I piazzali delle stazioni si trovano su piani orizzontali, meno un piccolo tratto della stazione di Formia, che trovasi su una livelletta del 2,5 per mille.

Vi sono n. 60 case cantoniere, delle quali 57 doppie e 3 semplici per il ricovero del personale di sorveglianza e di manutenzione. Lungo la linea, poi, e precisamente nelle vicinanze delle gallerie di Mont'Orso e della Vivola, vi sono n. 3 fabbricati alloggi, ciascuno per quattro famiglie.

Il tratto nuovo della direttissima, con la piattaforma per il doppio binario, è, per ora, esercitato con un sol binario ed armato con rotaie da Kg. 46,3 allo scoperto e Kg. 50,6 in galleria.

II. — DESCRIZIONE DELLE STAZIONI.

Carano Km. 33 + 500. — All'ingresso lato Roma si dirama con Bivio a doppio binario la linea per Nettuno. Dalla stessa stazione tanto la linea Roma-Formia quanto quella per Nettuno proseguono a semplice binario.

La lunghezza dei binari d'incrocio per i treni della Roma-Formia è di m. 270.

SEGNALI DI PROTEZIONE:

Dalla parte di Roma: un semaforo a piantana dritta a due ordini di ali di 1ª categoria situato al Km. 32 + 867,50 e cioè alla distanza di m. 160 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di m. 632,50 dall'asse del F. V. Di dette ali quella superiore comanda l'ingresso dei treni in 1ª linea e quella inferiore in 3ª linea. Lo stesso segnale è preceduto alla distanza di m. 706,50 da un semaforo d'avviso a sbalzo al Km. 32 + 161,00.

Dalla parte di Formia: un semaforo a sbalzo di 1ª categoria che comanda l'ingresso in 2ª linea situato al Km. 34.000 e cioè alla distanza di m. 210 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di m. 500 dall'asse del F. V., preceduto alla distanza di m. 642 da un semaforo a sbalzo d'avviso al Km. 34 + 462,00.

Dalla parte di Nettuno: un semaforo a sbalzo di 1ª categoria che comanda l'ingresso in 4ª linea situato al Km. 34 + 153,00 e cioè alla distanza di m. 218 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di m. 653 dall'asse del F. V. preceduto alla distanza di m. 690 da un semaforo a sbalzo d'avviso al Km. 34 + 843,00.

Tutti gli anzidetti semafori sono manovrati con leve tipo *A* poste presso il F. V. opportunamente collegate a mezzo di fermascambi e serrature tipo *F. S.* con le manovre degli scambi interessanti i rispettivi ingressi dei treni.

UFFICIO TELEGRAFICO:

Finale del nuovo circuito omnibus 5594 con la chiamata CO.

Cisterna di Roma con:

fabbricato viaggiatori alla progressiva 49 + 780,00 a sinistra e magazzino merci pure a sinistra;

binari di corsa n. 3 della lunghezza utile minima di m. 350;

binari merci tronchi n. 1 per il piano caricatore e n. 1 per il carico diretto provvisti di asta di manovra.

SEGNALI DI PROTEZIONE:

Dalla parte di Roma: un semaforo a sbalzo di 1ª categoria situato al Km. 49 + 244,50 e cioè alla distanza di m. 150 dal corrispondente deviatoio estremo e di m. 535 dall'asse del F. V. preceduto alla distanza di m. 805 da un semaforo a sbalzo d'avviso al Km. 48 + 439,50.

Dalla parte di Formia: un semaforo a sbalzo di 1ª categoria situato al Km. 50 + 222,00 e cioè alla distanza di m. 180 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di m. 442 dall'asse del F. V. preceduto alla distanza di m. 600 da un semaforo a sbalzo d'avviso al Km. 50 + 822,00.

Gli anzidetti segnali sono manovrati a mezzo di un apparecchio, a quattro manovelle equilibrate, posto a ridosso del F. V.

Tutti gli scambi interessanti il transito dei treni sono assicurati con fermascambi tipo F. S.

UFFICIO TELEGRAFICO:

Incluso nel nuovo circuito 5594 omnibus con la chiamata CI.

Sezze Romano: $\frac{\text{Km. } 70 + 221{,}19 \text{ da Roma.}}{\text{Km. } 41 + 396{,}64 \text{ da Velletri}}$ — Attuale stazione della Velletri-Terracina.

Ai tre binari di corsa esistenti se ne è aggiunto un quarto.

Si sono pure aggiunti n. 3 binari tronchi per deposito treni materiali lasciando sussistere, opportunamente modificato, il binario tronco per il piano caricatore con relativa asta di manovra.

La lunghezza utile dei binari d'incrocio è di m. 265.

SEGNALI DI PROTEZIONE:

Dalla parte di Velletri: un semaforo a piantana dritta di 2ª categoria al Km. 40 + 011,20 (da Velletri) e cioè alla distanza di metri 978, 45 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di metri 1385,44 dall'asse del F. V.

Dalla parte di Roma: un semaforo a piantana dritta di 1ª categoria posto al Km. 70 + 664,20 (da Roma) e cioè alla distanza di m. 150 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di metri 556,99 dall'asse del F. V. proceduto alla distanza di m. 600 da un semaforo a piantana dritta d'avviso al Km. 70 + 064,20 (da Roma).

Dalla parte di Sonnino: un semaforo di 2ª categoria a piantana dritta al Km. 42 + 342,98 (da Velletri) e cioè alla distanza di metri 728,28 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di metri 946,34 dall'asse del F. V.

Tutti gli anzidetti segnali vengono manovrati con leve tipo A e gli scambi intessanti i binari di corsa sono assicurati con fermascambi tipo F. S.

UFFICIO TELEGRAFICO:

Incluso nel nuovo circuito omnibus 5594 e nel nuovo circuito diretto 5593 con la vecchia chiamata M.

Sonnino: $\frac{\text{Km. } 89+794{,}06 \text{ da Roma}}{\text{Km. } 60+969{,}51 \text{ da Velletri}}$ —Attuale stazione della linea Velletri-Terracina.

Ai due binari d'incrocio esistenti della lunghezza utile di metri 300 circa venne aggiunto:

un altro binario fra il primo binario di corsa e quello attiguo del magazzino merci allacciato all'estremità verso Sezze col binario di corsa; e verso Formia, mediante scambio inglese semplice, col binario del magazzino merci e prolungato da tutte e due le parti con binarietti tronchi;

venne aggiunta pure una seconda grue idraulica lato Terracina-Formia, fra il primo ed il secondo binario di corsa in corrispondenza del magazzino merci.

SEGNALI DI PROTEZIONE:

Dalla parte di Sezze Romano: un semaforo di 2ª categoria a piantana dritta situato al Km. 59 + 793,02 (da Velletri) e cioè alla distanza di m. 925, 89 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di m. 1069,47 dall'asse del F. V.

Dalla parte del Bivio Sonnino: un semaforo a sbalzo di 1ª categoria situato al Km. $\frac{90+194{,}66 \text{ da Roma}}{61+370{,}11 \text{ da Velletri}}$ e cioè alla distanza di m. 150 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di metri 400,60 dall'asse del F. V. Le ali di avviso corrispondenti a detto semaforo di 1ª categoria verso Formia e Terracina sono accoppiate a quelle, anche di 1ª categoria, che proteggono il Bivio Sonnino verso Formia e verso Terracina e distanti dal segnale di 1ª categoria rispettivamente di m. 1044,69 e m. 969,69. Resta quindi abolito l'attuale segnale di 2ª categoria al Km. 62 + 146,00 a protezione di Sonnino, verso Terracina.

Al Km. $\frac{90+014{,}66 \text{ da Roma}}{61+190{,}11 \text{ da Velletri}}$ e cioè alla distanza di m. 220,60 trovasi un semaforo a due ordini di ali, di cui l'ala superiore comanda le partenze verso Formia e quella inferiore verso Terracina.

Mentre i segnali di protezione ed i vecchi scambi vengono manovrati ancora dall'apparato centrale idrodinamico, i nuovi segnali di partenza vengono manovrati con leve tipo A poste presso il F. V. con il consenso a mezzo di istrumento tipo F. S. del posto di blocco situato presso il Bivio Sonnino, il quale a sua volta riceve il consenso dalla stazione omonima a mezzo di strumento anche tipo F. S. per l'apertura dei segnali di protezione del Bivio dalla parte di Formia e Terracina. I nuovi scambi invece vengono assicurati con fermascambi tipo F. S.

UFFICIO TELEGRAFICO:

Finale dei nuovi circuiti 5594 e 5595 omnibus; ed intermedio del nuovo circuito 5593 diretto.

Bivio Sonnino: $\frac{\text{Km. } 90+989{,}35 \text{ da Roma}}{\text{Km. } 62+164{,}80 \text{ da Velletri}}$. Posto di blocco e bivio provvisorio.

Lo scambio formante il bivio di allacciamento con la Velletri-Terracina del raccordo provvisorio della direttissima con la Velletri-Terracina stessa forma comunicazione con uno scambio che dal raccolto anzidetto immette in un binario di ricovero materiali. La comunicazione viene manovrata con leva unica.

SEGNALI DI PROTEZIONE:

Dalla parte di Sonnino: è protetto dal semaforo anzidetto a due ordini di ali in stazione di Sonnino, che comanda le partenze da questa verso Formia e Terracina; è distante dal Bivio m. 974,69. Come sopra si è detto, il semaforo in oggetto è manovrato dalla stazione di Sonnino con il consenso a mezzo di strumento a due bottoni « tipo F. S. » del bivio. A mezzo di serrature e fermascambi tipo F. S .l'istrumento di consenso anzidetto è collegato con gli scambi del bivio in modo che questo non potrà dare il consenso a Sonnino per le partenze verso Formia e Terracina se non dopo aver assicurato gli scambi nelle posizioni dovute.

Dalla parte di Formia: un semaforo a piantana dritta ad ali accoppiate di 1ª categoria e d'avviso al Km. 91+239,35 (da Roma) e cioè alla distanza di m. 250 dal bivio. Come sopra si è detto, l'ala

di avviso è quella corrispondente al semaforo di 1ª categoria a protezione di Sonnino verso Formia; un semaforo d'avviso a piantana dritta al Km. $\frac{87 + 165{,}37 \text{ da Roma per la direttissima}}{92 + 039{,}35 \text{ da Roma per la deviazione per Piperno}}$ e cioè alla distanza di m. 800 dal corrispondente segnale di 1ª categoria.

Dalla parte di Terracina: un semaforo a sbalzo ad ali accoppiate di 1ª categoria e di avviso al Km. 62 + 339,80 (da Velletri) e cioè alla distanza di m. 175 dal bivio. Come sopra si è detto, l'ala di avviso è quella corrispondente al semaforo di 1ª categoria a protezione di Sonnino verso Terracina

— un semaforo di avviso a sbalzo al Km. 62 + 939,80 (da Velletri) e cioè alla distanza di m. 600 dal corrispondente segnale di 1ª categoria.

Tutti gli anzidetti segnali a protezione del Bivio verso Formia e Terracina vengono manovrati con il consenso della stazione di Sonnino a mezzo di leve tipo *A* situate presso la garetta del posto di manovra del bivio e collegate a mezzo di fermascambi e serrature tipo F. S. con la manovra degli scambi del bivio stesso. Restano quindi aboliti gli attuali segnali di 2ª categoria ai Km. 61.539 e 62.665 (da Velletri) che proteggevano il raccordo della direttissima con la linea Velletri-Terracina (denominato ora bivio Sonnino).

Monte S. Biagio — Stazione con:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva Km. $\frac{102 + 901{,}08 \text{ da Roma per la direttissima}}{107 + 775.06 \text{ da Roma per la deviazione per Piperno}}$ a sinistra, e magazzini merci pure a sinistra;

— Binari di corsa: n. 2 della lunghezza utile di m. 540 oltre ad un binario tronco di scalo pel piano caricatore ed altro binario pel carico diretto, con asta di manovra.

SEGNALI DI PROTEZIONE:

Dalla parte di Roma: un semaforo e piantana dritta di 1ª categoria al Km. $\frac{102 + 443{,}46}{107 + 317{,}44}$ e cioè alla distanza di m. 150 dalla pun-

ta del corrispondente deviatoio estremo e di m. 457,62 dall'asse del F. V. preceduto alla distanza di m. 600 da un semaforo d'avviso a piantana dritta al Km. $\frac{101+843,46.}{106+717,44}$

Dalla parte di Formia: un semaforo a piantana dritta di 1ª categoria al Km. $\frac{103+464,08}{108+338,06}$ e cioè alla distanza di m. 222 dal corrispondente deviatoio estremo e di m. 563 dall'asse del F.V. preceduto alla distanza di m. 600 da un semaforo a piantana dritta d'avviso al Km. $\frac{104+064,08.}{108+938,06.}$

Gli anzidetti segnali vengono manovrati a mezzo di due apparecchi, a due manovelle equilibrate, posti a ridosso del F. V.

Tutti gli scambi interessanti il transito dei treni vengono assicurati con fermascambi tipo F. S.

UFFICIO TELEGRAFICO:

Incluso nel nuovo circuito 5595 omnibus con la chiamata SG.

Fondi-Sperlonga. Stazione con:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva

Km. $\frac{109+616,08 \text{ da Roma per la direttissima}}{114+490,06 \text{ da Roma per la deviazione per Piperno}}$

a sinistra e magazzino merci pure a sinistra.

— binari di corsa: n. 3 della lunghezza utile minima di m. 335 e n. 2 binari di scalo tronchi, di cui uno per il piano caricatore e l'altro per il carico diretto, con asta di manovra.

SEGNALI DI PROTEZIONE:

Dalla parte di Roma: un semaforo a piantana dritta al chilometro $\frac{109+088,62}{113+962,60}$ e cioè alla distanza di m. 150 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di m. 527,46 dall'asse del F. V. preceduto alla distanza di m. 600 da un semaforo a piantana dritta al Km. $\frac{108+488,62}{113+362,60.}$

Dalla parte di Formia: un semaforo a piantana dritta di 1ª categoria al Km. $\frac{110+031,58}{114+905,56}$ e cioè alla distanza di metri 150 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di m. 415,50 dell'asse del F. V. preceduto alla distanza di m. 800 da un semaforo a piantana dritta di avviso al Km. $\frac{110+831,58}{115+705,56}$

Gli anzidetti segnali vengono manovrati a mezzo di due apparecchi, a due manovelle equilibrate, posti a ridosso del F. V.

Tutti gli scambi interessanti il transito dei treni vengono assicurati con fermascambi tipo F. S.

UFFICIO TELEGRAFICO:

Incluso nel nuovo circuito 5595 omnibus con la chiamata F D

Itri. Stazione con:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva

Km. $\frac{122+502,38 \text{ da Roma per la direttissima}}{127+376,36 \text{ da Roma per la deviazione per Piperno}}$

a sinistra e magazzino merci pure a sinistra.

— binari di corsa: n. 2 della lunghezza utile di m. 430; alla seconda linea si allaccia un binario in servizio di una cava di pietra terminante in binario tronco di sicurezza; lo scambio che dal binario della cava immette in quello di sicurezza è asscurato in posizione normale e cioè disposto pel binario tronco di sicurezza stesso a mezzo di fermascambio F. S. la cui chiave è in consegna al Capo stazione.

SEGNALI DI PROTEZIONE:

Dalla parte di Roma: un semaforo a sbalzo di 1ª categoria al Km. $\frac{121+908,78}{126+782,76}$ e cioè alla distanza di m. 228 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di m. 593,60 dall' asse del F. V.

preceduto alla distanza di m. 580 da un dischetto da galleria di avviso al Km. $\frac{121+328,78}{126+202,76}$ sussidiato da uno sparallarme al chilometro $\frac{121+228,78}{126+102,76}$

Dalla parte di Formia: un semaforo a piantana dritta di 1ª categoria al Km. $\frac{122+824,38}{127+698,36}$ e cioè alla distanza di m. 150 dalla punta del corrispondente deviatoio estremo e di m. 322 dall'asse del F. V. preceduto alla distanza di m. 610 da un semaforo a sbalzo di avviso al Km. $\frac{123+434,38}{128+308,36}$

Tutti gli anzidetti segnali e sparallarmi vengono manovrati con due apparecchi, a due manovelle equilibrate, posti a ridosso del F. V.

Tutti gli scambi interessanti il transito dei treni vengono assicurati con fermascambi tipo F. S.

UFFICIO TELEGRAFICO:

Incluso nel nuovo circuito 5595 omnibus con la chiamata IR.

Formia – Km. $\frac{128+366,00}{133+239,98}$ da Roma per la direttissima / da Roma per la deviazione per Piperno.

Ai 5 binari di corsa esistenti, della lunghezza utile minima di m. 280, sono stati aggiunti n. 2 binari di deposito passanti ed uno tronco.

Si sono pure aggiunti gli impianti pei depositi locomotive ed una piattaforma girevole di m. 21.

SEGNALI DI PROTEZIONE:

Dalla parte di Roma: un semaforo a sbalzo di 1ª categoria al Km. $\frac{127+927,00}{132+898,00}$ e cioè alla distanza di metri 199 dalla punta del

corrispondente deviatoio estremo e di m. 439 dall'asse del F. V. preceduto alla distanza di m. 928 da un semaforo a piantana dritta di avviso al Km. $\frac{126 + 999,00}{131 + 872,98}$

La manovra dei predetti due segnali viene fatta a mezzo dell'attuale apparato centrale idrodinamico addossato al F. V.

Gli scambi principali interessanti i binari di corsa sono manovrati, parte a mezzo del detto apparato, e parte con leve a terra. La manovra dei detti scambi è poi collegata con la manovra dei segnali sopra specificati e di quelli verso le altre direzioni o con collegamenti nella serratura dell'apparato o a mezzo di fermascambi e serrature F. S.

UFFICIO TELEGRAFICO:

Finale del nuovo circuito omnibus 5595 e del nuovo circuito diretto 5593 con la vecchia chiamata FO.

Tutti i segnali anzidetti trovansi a sinistra della linea rispetto ai treni ai quali comandano.

III. — SERVIZI CUI LE STAZIONI SONO ABILITATE.

Le nuove stazioni di Cisterna di Roma, Monte S. Biagio e Fondi-Sperlonga sono abilitate a tutti i trasporti, senza alcuna limitazione, in servizio interno e cumulativo italiano, di viaggiatori, bagagli, cani, numerario, valori, merci, veicoli e bestiame.

La stazione di Itri è abilitata ai medesimi servizi, ma per il servizio merci limitatamente ai trasporti in collettame in servizio interno e cumulativo italiano a grande e a piccola velocità senza restrizione del peso per ciascuna spedizione ma col limite del peso di kg. 60 per ogni collo.

Rimangono in vigore le esclusioni dal servizio merci delle stazioni di Torricola, S. Palomba e Carano del tronco in esercizio sulla direttissima Roma-Napoli di cui al punto IV dell'O. S. n. 78 pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 29 del 15 luglio 1920 e la facoltà di servizio merci alla stazione di Carano di cui all'O. S. n. 175 pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 46 del 17 novembre 1921 che richiama l'O. S. 76-1920.

IV. — TRENI.

Linea Roma-Formia. — (*Servizio provvisorio attraverso il tratto della linea Velletri-Terracina compreso fra Sezze Romano e Sonnino*). Il servizio della linea viene iniziato con 3 coppie di treni ordinari viaggiatori e 1 coppia di treni merci.

Linea Velletri-Terracina. — Viene attivato il servizio di coincidenza a Sonnino fra i treni della linea Roma-Formia con appositi treni locali fra Sonnino e Terracina.

V. — DISTANZE CHILOMETRICHE.

Le distanze chilometriche fra le stazioni della nuova linea e fra queste e le stazioni comprese fra Carroceto e Nettuno della linea Roma-Carano-Nettuno e fra Sezze Romano e Sonnino della linea Roma-Velletri-Terracina, risultano dalla tabella polimetrica (190 ter) di cui l'allegato D al presente ordine di servizio.

VI. — GIURISDIZIONE.

I tronchi Roma-Sezze Romano e Bivio Sonnino-Formia (esclusa) vengono compresi nel Compartimento di Roma ed aggregati:

— *pel Servizio Movimento*:

al 4° Riparto Movimento di Roma, al 2° Riparto Telegratico di Roma ed al Circolo di Ripartizione di Roma;

— *pel Servizio Lavori*:

al Gruppo Roma Sud, 12° Riparto di Fondi con sede a Roma;

— *pel Servizio Materiale e Trazione*:

al 2° Riparto Materiale e Trazione.

I tronchi suddetti vengono compresi — per quanto riguarda la disinfezione — nella zona d'azione della squadra di disinfezione di Roma Termini;

— *pel Servizio Sanitario*:

alla Sezione interna del Servizio;

— *per le forniture di magazzino*:

al Gruppo 10° Compartimento di Roma, pag. 20 dell'allegato all'O. S. N. 392-1914.

Nei riguardi della circoscrizione dei Riparti d' ispezione, i tronchi suddetti sono inclusi nell'8° Riparto con sede a Roma (presso la Sede Centrale).

VII. — TRASPORTI VIAGGIATORI E BAGAGLI.

Per i trasporti di viaggiatori, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo, sono estese alla nuova linea Roma-Carano-Formia tutte le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulla rete dello Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalità.

Il servizio normale dei treni viaggiatori fra Roma e Napoli continuerà ad essere fatto per la via di Cassino e pertanto i biglietti che comprendono il percorso fra Roma e Sparanise, dovranno essere sempre rilasciati e calcolati per la via di Cassino, a meno che non sia espressamente richiesta la via di Roma-Carano-Formia, nel qual caso le stazioni provvederanno con la emissione dei biglietti facoltativi in base alle distanze di cui al prospetto compreso nell'allegato B.

Agli effetti delle vie facoltative e delle deviazioni ammesse pei viaggi in base alla tariffa differenziale A, alle « Concessioni speciali » ed al « Regolamento pei trasporti militari », la via più breve fra Roma e Caserta e da oltre per oltre è da considerarsi sempre quella di Cassino sulla quale sono ora stabilite le vie facoltative e le deviazioni che interessano detto percorso.

Per conseguenza i biglietti rilasciati per la via effettivamente più breve Roma-Carano-Formia non sono validi per altre vie. Quelli rilasciati per la via di Cassino sono valevoli anche per la Carano-Formia.

È quindi indispensabile che sui biglietti facoltativi emessi dalle stazioni e dalle Agenzie non venga mai omessa l'indicazione della via.

I biglietti a serie fissa attualmente in distribuzione senza indicazione di via, dànno diritto al viaggiatore di seguire tanto la via di Cassino, in base alla quale sono stati computati i prezzi, quanto quella più breve di Carano-Formia.

Per il computo dei prezzi dei biglietti di abbonamento ordinari, la linea Roma-Carano-Formia è da considerarsi di 1ª categoria.

Fino a nuova disposizione i biglietti di abbonamento ordinari per l'intera rete sono valevoli per viaggiare anche sulla detta linea senza aumento di prezzo.

I prezzi dei biglietti di abbonamento speciale delle serie II - II bis - VII - VII bis VIII - VIII bis da distribuirsi con decorrenza iniziale del giorno di apertura della nuova linea o posteriore risultano indicati nell'unito prospetto « allegato E. ».

I viaggiatori che alla data di apertura della linea trovansi già provvisti di abbonamento delle predette serie, possono utilizzare per la nuova linea i biglietti stessi (anche se trattasi di abbonamenti rateali) fino alla loro naturale scadenza senza ulteriore pagamento.

Per i trasporti di bagagli, cani e velocipedi, sia in base alla tariffa ordinaria, sia in base alle concessioni speciali ed al Regolamento per i trasporti militari, tanto in servizio interno quanto in servizio cumulativo italiano, valgono per la linea Roma-Carano-Formia le tariffe e condizioni che sono e saranno in vigore sulle ferrovie dello Stato, in tutte le loro prescrizioni e modalità.

Per i trasporti che comprendono il percorso fra Roma e Sparanise, la tassazione dovrà effettuarsi sempre in base alle distanze computate per la via di Cassino, salvo che non sia espressamente richiesto l'istradamento per la via di Roma-Carano-Formia.

VIII. — TRASPORTI DELLE COSE (esclusi i bagagli).

Per tutti i trasporti a G.V. e P.V., sia in servizio interno che in servizio cumulativo italiano, sono applicabili le tariffe e le condizioni in vigore sulle ferrovie dello Stato, comprese quelle stabilite dalle « Concessioni speciali » e dal « Regolamento per i trasporti militari ».

In relazione al disposto dell'articolo 1, terzultimo comma, della legge 12 luglio 1908, n. 444 (Bollettino ufficiale 1908, parte I, pag. 209) nessuna variazione deve farsi nel computo delle distanze dei trasporti merci, computo che dovrà quindi continuare ad essere fatto come se la nuova linea non esistesse.

Pertanto le distanze da Roma ed oltre per Formia ed oltre, attualmente indicate nei prontuari manoscritti e formate per la via di Cassino, non subiranno nessuna modificazione; e così pure resteranno invariate le distanze per le relazioni da Formia ed oltre per Sonnino ed oltre, per Cecchina ed oltre nonchè da Roma ed oltre per Sezze ed oltre e viceversa.

Inoltre, come è indicato nell'allegato *C* al presente ordine di servizio, alla formazione delle distanze valevoli per la tassazione dei trasporti merci da e per le nuove stazioni della linea di cui trattasi, concorrono soltanto i tratti della direttissima dalle nuove stazioni stesse ai punti di allacciamento (Roma, Carano, Sezze Romano, Sonnino, Formia) e quindi ai percorsi di questi tratti di linea dovranno poi essere aggiunte le distanze attuali dai punti di allacciamento alle stazioni destinatarie e viceversa.

IX. — ISTRADAMENTO DEI TRASPORTI.

I trasporti a carro completo ed in collettame in partenza od in transito dagli scali di Roma (Portonaccio compreso) e diretti a Sparanise ed oltre verso Caserta e viceversa dovranno continuare ad essere istradati per la via di Segni-Cassino-Sparanise.

X. — SCRITTURE E VERSAMENTI.

Per quanto riguarda le attribuzioni contabili del Capo stazione, nonchè per le scritturazioni riflettenti i servizi viaggiatori, bagagli e cani ed i trasporti di merci, numerario, carte-valori, veicoli, bestiame, ecc., le nuove stazioni di cui si tratta dovranno osservare le norme contabili pubblicate con l'O. S. n. 160-1909 e successive modificazioni.

Le stazioni di Cisterna di Roma, Monte S. Biagio, Fondi-Sperlonga e Itri effettueranno i versamenti dei loro introiti alla Cassa compartimentale di Roma, sotto l'osservanza delle prescrizioni richiamate nell'art. 26 delle « Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate » pubblicate con l'O. S. n. 91-1917 e con la periodicità indicata alla lettera E dell'elenco di

cui all'O. S. n. 184-1913, e cioè ogni cinque giorni (5, 10, 15, 20, 25 ed ultimo del mese).

Le stazioni stesse provvederanno coi propri fondi al pagamento delle competenze al personale addettovi; mentre al pagamento degli agenti dipendenti dal Servizio Lavori (sorveglianza e manutenzione) provvederà con proprio personale la Cassa compartimentale di Roma.

XI. — CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE.

I portatori di carte di libera circolazione (serie A, Al e At) valide per le linee del Compartimento di Roma, hanno facoltà di percorrere anche il tratto Roma-Formia. Uguale facoltà è ammessa pei portatori delle suddette carte, valide per le linee del Compartimento di Napoli, più il tratto Cassino-Roma.

Per le aggiunte e modificazioni da apportare alle pubblicazioni in uso veggansi gli allegati A, B, C e D al presente ordine di servizio.

Le nuove stazioni di Cisterna di Roma, Monte S. Biagio, Fondi-Sperlonga e Itri, e le stazioni di Sezze Romano, Piperno, Sonnino, Carinola, Cascano, Sessa Aurunca, Cellole Fasani, S.S. Cosma e Damiano Castelforte, Minturno, Formia, Gaeta-Elena, Pavona, Cecchina, Lanuvio, Velletri, Giulianello Roccamassima, Cori, Cisterna, Norma Ninfa, Sermoneta Bassiano, Capannelle, Marino Laziale, Castel Gandolfo, Albano Laziale, Carroceto, Anzio, Nettuno, saranno fornite del prontuario manoscritto delle distanze chilometriche valevole per i trasporti dei viaggiatori e bagagli, al corrente, dall'ufficio controllo viaggiatori e bagagli di Firenze. L'ufficio predetto fornirà le stazioni di Cisterna di Roma, Monte S. Biagio, Fondi-Sperlonga e Itri del prontuario manoscritto delle distanze chilometriche per i trasporti delle cose (esclusi i bagagli).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 49–1922.*

Modificazioni ed aggiunte da apportarsi al « *Prontuario Generale delle distanze chilometriche* (edizione giugno 1914) », alla « *Prefazione Generale all'orario generale di servizio* » (edizione Marzo 1921) » e all'*Elenco delle stazioni e degli scali ecc. che partecipano alle tariffe speciali n.* 1 *e* 11 *G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo* « (edizione 1° maggio 1915) ».

Nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) devesi :

— a pag. 8, alle linee del Compartimento di Roma modificare l'indicazione della linea « Roma-Carano-Nettuno » in « Carano-Carroceto » e aggiungere :

Roma - Carano - Formia (esclusa);

— a pag. 22, fra i nomi di Cisterna e Cisternino inserire :

Roma
Cisterna di Roma /Roma-Carano-Formia/ 4° Roma /Roma/109 ter/V/B/G/-/O/V/B/S.P/-/-/F/-/-/-/.

— a pag. 27, fra i nomi di Follonica e Fontanafredda inserire :

Roma
Fondi Sperlonga /Roma-Carano-Formia/ 4° Roma / Caserta/109 ter/V/B/G/-/O/V/B/ S. P./-/-/F/-/-/-/.

— di contro al nome di Formia aggiungere nella colonna 5 il numero « 109-ter »;

— a pag. 31 fra i nomi di Istrana e Ivrea inserire :

Roma
Itri/Roma-Carano-Formia / 4° Roma / Caserta/109 ter/V/B/G (11)/-/0(11)/V/B/S. P /-/-/-/-/-/-/.

a piè di pagina trascrivere la seguente nota :

« (11) Limitatamente ai trasporti a collettame senza restrizione del peso per ciascuna spedizione, ma col limite del peso di kg. 60 per ogni collo »:

— a pagina 38, fra i nomi di Montesanto e Montesilvano inserire :

Roma
Monte S. Biagio / Roma-Carano-Formia / 4° Roma/Caserta/109ter/V/B/G/-/O/V/B/S. P/-/-/F/-/-/-/;

— a pag. 44, di contro al nome di Piperno aggiungere nella colonna 5 il numero « 109 ter »;

— a pag. 57, di contro al nome di Sezze Romano aggiungere nella colonna 5 il numero « 109 ter »;

— a pag. 58, di contro al nome di Sonnino aggiungere nella colonna 5 il numero « 109 ter »;

— nella carta delle Ferrovie dello Stato prolungare il tronco Roma-Carano fino all'incontro colla stazione di Sezze Romano sulla linea Velletri-Ter-

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 49–1922.*

racina e tracciare il nuovo tronco Sonnino (stazione pure sulla linea Velletri-Terracina) - Formia (Stazione sulla linea Sparanise-Gaeta Elena);

— a pag. 89 nella tabella (88) Velletri-Terracina i nomi di Sezze Romano e Sonnino sono da considerarsi come stampati in carattere grassetto e di contro al nome di Sonnino deve essere esposto il richiamo (1); a piè della tabella stessa deve essere trascritta la nota seguente:

(1) « Punto di diramazione per le stazioni verso Terracina e quelle verso Formia nei riguardi dei soli trasporti viaggiatori »;

— a pag. 91, nella tabella 92 considerare il nome della stazione di Formia come stampato in carattere grassetto;

— a pag. 97 sostituire la tabella 109 ter con quella di cui all'allegato D al presente ordine di Servizio.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione Marzo 1921) a pag. 6 di contro alla numerazione « 115 » riguardante i fascicoli-orario delle linee del Compartimento di Roma, devesi aggiungere l'indicazione della linea Roma-Carano-Formia.

Nelle sedi opportune a pag. 10,11, 13 devesi riportare il nome delle seguenti stazioni con le indicazioni ad esse relative.

/Cisterna di Roma R 115/
/Fondi Sperlonga R 115/
/Itri R 115/
/Monte S. Biagio R 115/

Nell'elenco delle stazioni e degli scali ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) riportare il nome delle seguenti nuove stazioni con le indicazioni ad esse relative.

/ Pag. 15 Cisterna di Roma /1/3/2/3/3/2/2 /
/ » 18 Fondi Sperlonga /2/3/3/3/3/1/2 /
/ » 20 Itri /2/3//3/3/3/1/3 /
/ » 25 Monte S. Biagio /2/3/3/3/3/1/2 /

Allegato **B** *all'ordine di servizio N 49–1922.*

Modificazioni ed aggiunte da apportarsi ai prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti viaggiatori e bagagli.

A pagina 17, nell'elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza, trascrivere:

249 Formia.
250 Sezze Romano.

A pagina 86 modificare l'intestazione della linea direttissima Roma-Napoli in:

Direttissima Roma-Napoli
(tronco Roma-Carano-Formia)

ed aggiungere i nomi delle seguenti nuove stazioni di contro ai numeri progressivi come in appresso:

/4 Cisterna di Roma/
/5 Monte S .Biagio/
/6 Fondi Sperlonga/
/7 Itri/

Indicare poi di contro al nome delle suddette stazioni le relative distanze che dovranno essere formate aggiungendo a quelle risultanti per Roma-Termini (pag. 53, n. progressivo 15), Carroceto (pag. 85, n. progressivo 24), Sezze Romano (pag. 63, n. progressivo 21) e Formia (pag. 64, n. progressivo 16) le altre di cui al prospetto seguente, e scegliendo per ciascuna stazione la distanza che dal confronto risulterà minore:

Roma Termini–Carroceto–Sezze Romano–Formia

Cisterna di Roma	50	24	21	84
Monte S. Biagio	108	82	38	26
Fondi Sperlonga	115	88	45	19
Itri	128	101	58	6

Annotazione

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione di Roma-Termini o di Carroceto o di Sezze Romano o di Formia secondo che l'una o l'altra avrà servito di ba- 135, 241 (corrispondenti ai transiti di Roma-Termini e Carano) o dai numeri 242, 241 (corrispondenti ai transiti di Carroeto e Carano) o dal numero 250 (corrispondente al transito di Sezze Romano) o dal numero 249 (corrispondente al transito di Formia).

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 49–1922.*

Nelle sedi opportune dell'indice inserire i nomi di Cisterna di Roma, Fondi Sperlonga, Itri, Monte S. Biagio, esponendovi il numero della pagina ed il rispettivo numero progressivo.

A pagina 63 formare le nuove distanze per Sezze Romano, Piperno e Sonnino (rispettivamente ai numeri progressivi 21, 22, 23) aggiungendo a quelle risultanti per Roma-Termini e Formia le altre di cui al prospetto seguente e scegliendo per ciascuna stazione la distanza che dal confronto risulterà minore.

	Roma Termini	Formia	*Annotazione*
Sezze Romano	71	64	Le nuove distanze così formate dovranno sostituire quelle indicate nei prontuari in uso, ogni qualvolta risultino minori di queste ultime. Nei casi di modificazione alla distanza l'istradamento da indicarsi sarà quello stesso esposto per la stazione (Roma Termini o Formia) che avrà servito di base per la formazione della distanza stessa, seguito, secondo il caso, dai numeri 135, 241 (corrispondenti rispettivamente ai transiti di Roma Termini e Carano) o 249 (corrispondente al transito di Formia)
Piperno	84	50	
Sonnino	90	44	

A pag. 64 formare le nuove distanze per le stazioni ivi indicate della linea Sparanise-Gaeta Elena (numeri progressivi dal 9 al 17) aggiungendo a quelle risultanti per Roma Termini e Sezze Romano le altre di cui al prospetto seguente, e scegliendo per ciascuna stazione la distanza che dal confronto risulterà minore:

	Roma Termini	Sezze Romano	*Annotazione*
Maiorisi (c. c.)	179	109	Le nuove distanze così formate dovranno sostituire quelle indicate nei prontuari in uso, ogni qualvolta risultino minori di queste ultime. Nei casi di modificazione alla distanza l'istradamento da indicarsi sarà quello stesso esposto per la stazione (Roma Termini o Sezze Romano) che
Carinola	175	105	
Cascano	171	101	
Sessa Aurunca			
Cellole Iasani			
SS. Cosma e Damiano Castelforte	152	82	
Minturno	145	75	

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 49–1922*

Segue	Roma Termini	Sezze Romano	*Annotazione*
Formia	134	64	avrà servito di base per la formazione della distanza stessa, seguito, secondo il caso, dai numeri 135, 241 (corrispondenti rispettivamente ai transiti di Roma Termini e Carano) o 250 (corrispondente al transito di Sezze Romano).
Gaeta Elena	143	73	

Tutte le volte, poi, che la distanza per Sezze Romano sarà stata modificata, a pagina 62, 63 e 85 formare le nuove distanze per le stazioni qui appresso indicate aggiungendo a quella per Sezze Romano le altre di cui al prospetto seguente. Le nuove distanze così formate dovranno sostituire quelle indicate nei prontuari in uso ogni qualvolta risultino minori di queste ultime:

						Sezze Romano	*Annotazione*
pag.	62	num.	prog.	8	Pavona	60	
»	»	»	»	9	Cecchina	55	
»	»	»	»	10	Lanuvio	51	
»	»	»	»	11	Velletri	42	
»	63	»	»	16	Giulianello Roccamassima	32	L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione di Sezze Romano seguito dal numero 250.
»	»	»	»	17	Cori	26	
»	»	»	»	18	Cisterna	23	
»	»	»	»	19	Norma Ninfa	14	
»	»	»	»	20	Sermoneta Bassiano	11	
»	85	»	»	20	Capannelle	79	
»	»	»	»	21	Marino Laziale	67	
»	»	»	»	21-bis	Villini (c. c.)	65	
»	»	»	»	22	Castel Gandolfo	63	
»	»	»	»	23	Albano Laziale	61	
»	»	»	»	24	Carroceto	43	
»	»	»	»	27	Anzio	60	
»	»	»	»	28	Nettuno	63	

Tutte le volte che la distanza per Sonnino sarà stata modificata, a pagina 63 sostituire la distanza per Frasso e Terracina (numeri progressivi 24 e 25) con altra formata aggiungendo a quella di Sonnino Km. 8 per Frasso e Km. 19 per Terracina. L'istradamento per queste due ultime sarà quello stesso indicato per Sonnino.

In relazione, infine, a quanto è detto nel terzo e undicesimo capoverso del punto VII Trasporti viaggiatori e bagagli della parte dispositiva dell'Ordine di servizio, s'indicano nel prospetto seguente le diminuzioni da apportarsi alle attuali distanze chilometriche ogni qualvolta è interessato il percorso Sparanise-Roma Termini.

Relazioni da	a e viceversa	Diminuzione — Km.
Roma Termini e oltre	**Avellino** e oltre	5
Id.	**Cancello** e oltre	4
Id.	**Caserta** e oltre	4
Id.	**Mercato S. Severino** e oltre	5
Id.	**Napoli Centrale** e oltre	4
Id.	**Nocera Inferiore** e oltre	4
Id.	**Pignataro, Serino, Sparanise**	5
Id.	Acerra, Capua, Casalnuovo, Licignano, Castel S. Giorgio, Codola, Lunara, Maddaloni Inferiore, Montoro, Nola, Palma S. Gennaro, S. Maria Capua Vetere, Sarno, Solofra e Valle Mercato S. Severino.	5

Allegato **C** *all'ordine di servizio N. 49-1922*

Modificazioni ed aggiunte da apportarsi ai prontuari manoscritti delle distanze chilometriche valevoli per la tassazione dei trasporti merci.

A pagina 17, nell'elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza trascrivere:

/ 249 — Formia /
/ 250 — Sezze Romano /

A pagina 86 intestare la nuova linea e trascrivere i nomi delle relative stazioni di contro ai numeri progressivi come in appresso:

Direttissima Roma-Napoli (tronco Roma-Carano-Formia)

/ 1 — Torricola /
/ 2 — Santa Palomba /
/ 3 — Carano /
/ 4 — Cisterna di Roma /
/ 5 — Monte S. Biagio /
/ 6 — Fondi Sperlonga /
/ 7 — Itri /

Indicare poi di contro al nome delle suddette stazioni le relative distanze, che dovranno essere formate aggiungendo a quelle risultanti per Roma Termini (pag. 53, numero progressivo 15), Carroceto (pag 85 numero progressivo 24), Sezze Romano (pag. 63, numero progressivo 21), Sonnino ((pag. 63, numero progressivo 23), Formia (pag. 64 numero progressivo 16) le altre di cui al prospetto seguente e scegliendo per ciascuna stazione la distanza che dal confronto risulterà minore.

	Roma Termini	Carroceto	Sezze Romano	Sonnino	Formia
Torricola	13	29	59	—	—
Santa Palomba	21	17	47	—	—
Carano	34	7	37	—	—
Cisterna di Roma	50	24	21	—	—
Monte S. Biagio	—	—	—	18	26
Fondi Sperlonga	—	—	—	25	19
Itri	—	—	—	38	6

L'istradamento da esporsi sarà quello stesso indicato per la stazione di Roma Termini, o di Carroceto, o di Sezze Romano, o di Sonnino o di Formia, secondo che l'una o l'altra avrà servito di base nella formazione della distanza, seguito rispettivamente dal n. 135 (corrispondente al transito di

Segue *Allegato* **C** *all'ordine di servizio N. 49-1922.*

Roma Termini) o dal n. 242 (corrispondente al transito di Carroceto) o dal n. 250 (corrispondente al transito di Sezze Romano) e da utilizzarsi anche nei casi nei quali la stazione di Sonnino avrà servito di base nella formazione della distanza, ad eccezione del prontuario manoscritto della stazione di Piperno, o dal n. 249 (corrispondente al transito di Formia).

In relazione al provvedimento di cui all'Ordine di Servizio n. 175-1921 sostituire la distanza per Carano con un'altra virtuale, da formarsi aumentando di km. 8 quella già esposta, se computata per la via di Roma Termini, e di km. 35 se computata per la via di Carroceto, oppure di Sezze Romano.

Di contro alla distanza virtuale, se computata per via di Roma Termini, esporre il richiamo (*) ed in calce alla pagina trascrivere l'annotazione: (*) distanza virtuale.

Tutte le volte invece che la distanza virtuale è computata per la via di Carroceto o di Sezze Romano indicare anche una seconda distanza maggiore della prima di km. 4 ed esporre di contro alla prima il richiamo (1) e di contro alla seconda il richiamo (2). Riportare poi in calce alla pagina le seguenti annotazioni:

(1) distanza virtuale valevole per i trasporti a grande velocità;

(2) distanza virtuale valevole per i trasporti a piccola velocità.

Per i prontuari di Anzio e Nettuno sostituire la distanza per Carano con le seguenti:

Anzio–Carano	59 (1)
	63 (2)
Nettuno–Carano	62 (1)
	66 (2)

In calce alla pagina riportare le seguenti annotazioni:

(1) distanza virtuale valevole per i trasporti a grande velocità;

(2) distanza virtuale valevole per i trasporti a piccola velocità.

Nelle sedi opportune dell'indice trascrivere i nomi di Carano, Cisterna di Roma, Fondi Sperlonga, Itri, Monte S. Biagio, Santa Palomba e Torricola con il numero della pagina e il rispettivo numero progressivo.

Allegato D all'ordine di servizio N. 49-1922.

(109-ter) Roma-Carano-Nettuno e Roma-Carano-Formia.

Le distanze stampate in carattere corsivo valgono esclusivamente per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli.
Per i trasporti merci quando non è indicata altra distanza, vale quella esposta nel prontuario manoscritto.

Stazione	Roma Termini e Porta Maggiore	Torricola	Santa Palomba	Carano	Carroceto	Campo di Carne	Padiglione	Anzio	Nettuno	Cisterna di Roma	Sezze Romano	Piperno	Sonnino	Monte S. Biagio	Fondi Sperlonga	Itri
Torricola	13															
Santa Palomba	24	12														
Carano	34	22	10													
Carroceto	41* 42** 47***	29	17	7												
Campo di Carne	45* 46** 52***	33	21	11	5 (b)											
Padiglione	49* 51** 56***	37	25	15	9 (b)	5										
Anzio	58* 59** 64***	46	34	24	18 (b)	13 (b)	9									
Nettuno	61* 62** 67***	49	37	27	21 (b)	16 (b)	12	3 (b)								
Cisterna di Roma	50 (b)	38	26	17	24 (b)	28 (b)	32	41 (b)	44 (b)							
Sezze Romano	71	59	47	37	44	48	52	61	64	21 (b)						
Piperno	84	72	60	51	58	62	66	75	78	35 (b)	14 (b)					
Sonnino	90	78	66	57	64	68	72	81	84	41 (b)	20 (b)	6 (b)				
Monte S. Biagio	108 121 (a)	96	84	75	82 105 (a)	86 109 (a)	90	99 122 (a)	102 125 (a)	58 (b)	38 (b)	24 (b)	18 (b)			
Fondi Sperlonga	115 128 (a)	103	91	81	88 112 (a)	92 116 (a)	96	105 129 (a)	108 132 (a)	65 (b)	45 (b)	31 (b)	25 (b)	7 (b)		
Itri	128 141 (a)	116	104	94	101 125 (a)	105 129 (a)	109	118 142 (a)	121 145 (a)	78 (b)	58 (b)	44 (b)	38 (b)	20 (b)	13 (b)	
Formia	134	122	110	100	107	111	115	124	127	84 (b)	64	50	44	26 (b)	19 (b)	6 (b)

* Distanza computata per la via di Carano, valevole esclusivamente per i trasporti dei viaggiatori e bagagli.
** Distanza computata per la via di Ciampino-Cecchina, valevole per i trasporti tanto per i viaggiatori quanto delle cose
*** Distanza computata per la via di Albano Laziale, valevole per i trasporti tanto dei viaggiatori quanto delle cose.
(a) Distanza valevole per i trasporti delle cose (esclusi i bagagli).
(b) Distanza valevole per i trasporti dei viaggiatori e delle cose.

Ordine di Servizio N. 50.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo tra gli agenti ferroviari.

« L'Unione Cooperativa Aniene » di Roma è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve, quindi, essere aggiunto nell'allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 51.

Circoscrizione dei reparti Materiale e Trazione delle Delegazioni di Esercizio di Trento e Trieste.

(Vedi ord. serv. n. 124-1920-87 e 197-1921).

A partire dal giorno 20 luglio 1922 la circoscrizione dei reparti d'ispezione del materiale e della trazione delle Delegazioni di Trento e Trieste sono quelle indicate nel prospetto allegato al presente ordine di servizio.

Delegazioni	RIPARTO		Depositi con dotazione locomotive	Squadre rialzo	LIMITI CIRCOSCRIZIONI
	N.	Sede			
Trento	I	Trento	Trento T. V. Trento T. E. Riva	Trento Trento Scalo Ala	Mori-Riva; Ala-Trento-Ora (e); Trento T. E.-Mezocorona-Malé; S. Michele-Mezolombardo; Trento-Bassano.
	II	Bolzano	Bolzano Ora Merano Chiusa Fortezza	Bolzano Merano Fortezza	Ora-Predazzo; Ora-Bolzano-Brennero; Chiusa-Plan; Bolzano-Mals; Lana Postal-Lana di sopra; Fortezza-Innichen; Brunico Sand.
Trieste	I	Trieste C.	Trieste C. Fiume	Trieste C.	Trieste C.-Barcola; Trieste C.-Cervignano (e); Partogruaro (e); Monfalcone-Gorizia M. (e); Bivio Galleria-Divaccia (e)-Postumia; Bivio Duino-Bivio Viadotto; S. Pietro del Carso-Fiume.
	II	Gorizia	Gorizia N.	Gorizia N.	Opicina (e)-Piedicolle; Prevacina-Aidussina; Gorizia N.-Udine (e); S. Pietro di Gorizia-Valvociana.
	III	Trieste S. A.	Trieste S. A. Buie	Trieste S. A. Buie Opicina	Trieste S. A.-Barcola (e); Trieste S. A.-Pola; Divaccia-Erpalle; Canfanaro-Rovigno; Trieste S. A.-Parenzo; Trieste S. A.-Opicina-Opicina C. (e); Trieste S. A.-Trieste-S. Sabba-Zaule; Trieste-S. Sabba-Macello.
	IV	Udine	Udine Pontefella	Udine	Udine-Tarvisio-Radice; Udine-Cervignano-Grado; Casarsa (e)-Udine; Gemona-Casarsa (e).

Appendice all'ordine di servizio N. 97-1921.

Inventari del materiale d'esercizio.

1° All'elenco *A*, allegato all'ordine di Servizio n. 97-1921 sono aggiunti, come oggetti da considerarsi di consumo, quelli specificati nell'annessa distinta n. 1.

2° Nell'elenco *B*, pure allegato all'ordine di Servizio stesso, sono introdotte le soppressioni, le modificazioni e le aggiunte che risultano dall'annesso prospetto n. 2, avvertendo che gli oggetti in esso indicati dovranno essere inscritti nell'inventario del materiale d'esercizio, se formano parte degli impianti delle officine dipendenti dai Servizi Materiale e Trazione, Movimento e Traffico, Lavori ed Unità « Elettrificazione ».

3° Gli apparecchi costituenti gli « apparati di blocco e centrali » sono considerati fissi per destinazione, fatta eccezione del mobilio di arredamento degli apparati stessi e di taluni apparecchi che non si ritengono indispensabili al funzionamento dei medesimi e dei quali si pubblica, pure qui unita, la distinta n. 3.

4° I motori e qualsiasi altro oggetto d'inventario facenti parte integrante dei meccanismi considerati fissi per destinazione debbono, se non fanno parte degli impianti delle officine dipendenti dai Servizi Materiale e Trazione, Movimento e Traffico, Lavori e Unità « Elettrificazione », escludersi dagli inventari, dovendo essere, anch'essi, in tali casi, considerati come parte integrante del meccanismo fisso.

N. 1.

Aggiunta all'elenco dei materiali da considerarsi di consumo e da non inscriversi negli inventari del materiale di esercizio.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
	B
461	Bolli a secco per ceralacca (1).
465	Bolli ovali per stazioni (1).
	D
—	Densimetri (1).
	P
2812 2813	Paline di tracciamento e di livellamento (1).
	T
4071	Termometri a. . . . . . . (1).
4072	Termometri clinici (1).
720	Triplometri (canne triplometriche) (1).

(1) I materiali del presente elenco così contrassegnati dovranno essere dati in consegna personalmente agli agenti che li usano e registrati in appositi libretti.

Il loro ricambio non deve essere consentito se non dietro presentazione dell'oggetto fuori uso.

N. 2.

Elenco dei materiali da considerarsi fissi per destinazione e da escludersi dagli inventari del materiale di esercizio (1).

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
—	Accumulatori idraulici fissi.
157	Antenne (compresi i pali a traliccio con mensole per sostegno lampade ad arco ed i « Pastorali »).
173	Apparecchi per rendere inodore le latrine.
—	» di sollevamento fissi idraulici, elettrici e meccanici.
180-181	» elettro-ottici di controllo per dischi e semafori fissi regolabili (compresi i fotoscopi).
—	Armadi fissi per pile e ripetitori elettro-ottici.
—	Arganelli fissi (in genere).
252	Aspiratori di lamiera di ferro per laboratori chimici.
—	Cabine (in genere).
—	Cappe di lamiera a muro.
—	Casotti (in genere).
852	Casse di veicoli demoliti.
898	Catene ad anelli calibrati spec., in opera, per grue.
900	» con gancio, in opera, per grue.
912	» tipo Gall, in opera, per grue.

(1) Quelli tra i materiali indicati nell'elenco che sono di scorta, saranno lasciati od inscritti in inventario; quelli però che fanno parte degli impianti delle Officine dei Servizi Materiale e Trazione, Lavori, Movimento e Traffico ed Unità « Elettrificazione » debbono restare in ogni caso inscritti negli inventari.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
1269	Cornici di noce e tavole di abete con vetro.
1270	» di noce e tavole di abete senza vetro.
1458	Fanali per colonne idrauliche.
—	Fermadeviatoi.
—	Forni elettrici, a gas, a coke ecc. fissi.
—	Garette di legno per stadere a ponte.
—	Garette in cemento armato. non smontabili.
—	Grue a ponte scorrevoli o fisse (in genere).
—	Idranti.
2030	Lavabi di . . . . . . con piano di . . . . . , fissi
2033	Lavagne murate.
2404	Mensole di ghisa per campane delle stazioni.
2405	» per apparecchi a campana.
2842	Parafulmini ad asta.
—	Parati di legno (rivestimento pareti).
3613	Serbatoi fissi di lamiera di ferro per olio e petrolio.
3668	Sonerie elettriche tipo Leopolder.
3891	Stadere a bilico fisse.
3900	Stufe o Franklin di cotto.
—	Tramezzi (in genere).
4340	Ventilatori centrifughi per N. . . . . . . fuochi.
—	Vie aeree (filovie, teleferiche e simili).

N. 3.

Oggetti di pertinenza degli "apparati di blocco e centrali„ che devono essere inscritti negli inventari del materiale di esercizio.

Numero di catalogo	DENOMINAZIONE
1	Armadi per custodia indumenti del personale di manovra.
2	Centralini telefonici.
3	Cornette.
4	Fanaletti da segnalamento.
5	Lavagne (non murate).
6	Orologi da muro.
7	Panche di . . . .
8	Recipienti per lubrificanti.
9	Secchie di . . . .
10	Sedie.
11	Sonerie d'ufficio.
12	Stufe (escluse quelle di cotto)
13	Tavoli.
14	Telefoni e microfoni.
15	Tende (comprese quelle a tapparelle).

Circolare N. 29.

Compilazione dello scontrino D del mod. C$_I$ 577 per la regolare liquidazione dei depositi doganali.

Si è rilevato che non tutte le stazioni, allorchè rilasciano il mod. *C*I 577, riguardante depositi doganali a garanzia di sdaziamenti in sospeso o per importazioni temporanee, si curano di pretendere dalle parti la firma sul relativo scontrino *D*, come è tassativamente prescritto dall'art. 19 delle « Norme contabili per il servizio doganale prestato dalle ferrovie, 1° luglio 1909 ».

Ciò dà luogo a non lievi difficoltà nella liquidazione dei depositi e principalmente nel ricupero dei diritti doganali suppletivi incamerati dalla dogana per mancata riesportazione di merci temporaneamente importate nel Regno, inquantochè le parti non sempre si prestano alla corresponsione delle differenze fra l'ammontare del deposito e la somma liquidata dalla dogana.

E poichè per poter procedere all'eventuale azione legale è necessario che la ferrovia sia in possesso della firma del depositante, si richiamano le stazioni alla scrupolosa osservanza delle vigenti prescrizioni in materia e si avvertono che d'ora innanzi gli importi non potuti ricuperare saranno addebitati agli agenti responsabili.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 30.

Inventario bagagliai.

Alle ore 17 dei giorni 1, 2 e 3 agosto c. a. deve essere eseguito un censimento, *per serie e numero di servizio, di tutti i bagagliai*, buoni e guasti, a scartamento normale appartenenti

all'amministrazione ferroviaria di Stato, compresi i bagagliai bottino di guerra.

Dagli agenti del movimento debbono essere inventariati tutti i bagagliai di cui sopra giacenti sui binari delle stazioni, degli scali merci o fuori stazione, nei raccordi, cave, magazzini, depositi, ecc. I capi stazione titolari sono pregati di assicurarsi personalmente che l'accertamento venga eseguito colla massima diligenza ed esattezza.

A cura del Servizio Materiale e Trazione devono essere inventariati i bagagliai esistenti nelle squadre di rialzo, nelle officine veicoli F. S. e private, nei parchi annessi alle officine stesse e nei parchi riparandi in consegna al Servizio Materiale e Trazione.

A cura dei capi treno saranno inventariati i bagagliai in composizione a tutti i treni che alle ore 17 si troveranno o dovrebbero trovarsi in viaggio, anche se all'ora stessa siano fermi nella stazione d'origine od in una qualsiasi del percorso.

Per la raccolta delle risultanze inventariali le stazioni che notoriamente hanno rimanenze di bagagliai ed i capi dei treni in viaggio alle ore 17 saranno forniti di appositi prospetti dalle Divisioni Movimento e Traffico o Delegazioni Esercizio; analogo prospetto sarà fornito alle officine ed alle squadre di rialzo dal servizio Materiale e Trazione.

Le stazioni che non riceveranno lo stampato faranno uso di un mandato di telegramma (M-106), sul quale riporteranno la marca di serie ed il numero di servizio dei bagagliai eventualmente giacenti in stazione all'ora dell'inventario.

Le stazioni rimetteranno i prospetti ed i mod. M-106, anche se negativi, alla divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio spillati al mod. M-141 del giorno 4 agosto; le officine e le squadre di rialzo li rimetteranno pure il giorno 4 agosto alla rispettiva Delegazione Veicoli di Milano o di Napoli, nella cui circoscrizione si trovano; i capi dei treni in viaggio li spilleranno ai fogli veicoli dei treni medesimi e le stazioni terminali dei treni li rimetteranno, coi fogli veicoli, alla Delegazione Veicoli.

Le stazioni sono pregate di tenere copia delle risultanze inventariali per potere emettere il duplicato del prospetto in caso di eventuale richiesta.

Le divisioni Movimento e Traffico e Delegazioni Esercizio, accertata la regolarità e l'arrivo di tutti i prospetti delle dipendenti stazioni, invieranno i prospetti medesimi, con pacco raccomandato, al Servizio Movimento e Traffico - ufficio Circolazione Veicoli; altrettanto faranno le Delegazioni Veicoli per quanto riguarda i prospetti delle officine, delle squadre di rialzo e dei treni in viaggio alle ore 17.

Dall'inventario sono escluse le linee della Delegazione Esercizio di Cagliari.

Distribuiti agli agenti delle classi n. 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 40, 41 e 42.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Ordine di servizio N. 5V

Campagna saccarifera 1922.

1. NOLEGGIO DEI CARRI AGLI ZUCCHERIFICI. — Alle sottoindicate Società esercenti fabbriche di zucchero, vengono assegnati in noleggio carri aperti a sponde alte per i trasporti inerenti alla prossima campagna saccarifera:

Sucreries	con fabbrica a	Spinetta Marengo.
Ostigliese	» »	Ostiglia.
Lendinarese	» »	Lendinara.
Agricolo-Ferrarese	» »	Ferrara.
L. Bonora	» »	Ferrara.
Gulinelli	» »	Pontelagoscuro, Massalombarda, Mezzano, Imola.
Italiana Zucchero Indigeno	» »	Legnago, Rieti, Cesena, Rovigo, Bologna, Granaiolo, Bazzano.
Ligure-Lombarda	» »	Parma, Montepulciano, Vicenza, Sambonifacio, S. Vito al Tagliamento, Sarmato.
Romana	» »	Pontelagoscuro.
« Eridania »	» »	Forlì.
Italo-Belga	» »	Foligno.
« Valsacco »	» »	Valsacco.
Agricolo-Lombarda	» »	Casalmaggiore.
Saccarifera Lombarda	» »	Bondeno.
Sucrerie et Raffinerie de Pontelongo	» »	Pontelongo.
Zuccherificio di Sermide	» »	Sermide.

2. MARCATURA E CONSEGNA DEI CARRI NOLEGGIATI. — A cura delle competenti Divisioni Materiale e Trazione, sulle pareti dei carri noleggiati deve essere esposta l'iscrizione: « *Barbabietole* 1922 »,

seguita dal nome della località sede della Fabbrica alla quale i carri sono assegnati. Se in una medesima località si trovano più Fabbriche di zucchero, i carri ad esse assegnati debbono portare altresì il nome della rispettiva Fabbrica.

La consegna dei carri agli Zuccherifici deve aver luogo nelle stazioni e nei giorni convenuti fra il Servizio Movimento e Traffico e le Società esercenti gli Zuccherifici stessi. Tali indicazioni saranno in tempo fornite alle competenti Divisioni Movimento e Traffico, le quali sono autorizzate ad apportarvi, d'accordo con le fabbriche, quelle varianti o spostamenti che si ritenessero necessari.

Le Divisioni Movimento e Traffico debbono prendere in tempo accordi con quelle Materiale e Trazione per la marcatura e le consegne dei carri, consegne da farsi risultare da apposito verbale mod. M-181, redatto in quattro esemplari a cura della stazione che fa la consegna e firmato dai rappresentanti delle F. S. e degli Zuccherifici.

Un esemplare rimane alla Ditta ricevente; gli altri tre vengono spediti, in piego raccomandato e nella giornata stessa della consegna, alla competente Divisione Movimento e Traffico, la quale, entro 8 giorni, ne invia uno alla Delegazione Veicoli di Milano o di Napoli, ed uno alla Divisione Materiale e Trazione interessata. A loro volta, le Delegazioni Veicoli inviano sollecitamente tale verbale all'Ufficio circolazione Veicoli. La portata dei carri da indicare sui verbali è quella stabilita dall'O. S. 16-1922.

Qualora gli Zuccherifici non si prestassero a ricevere in consegna i carri pronti alla data prestabilita, questa deve farsi figurare sul verbale, poichè dalla medesima decorre in ogni caso il nolo.

3. Uso e trattamento dei carri noleggiati. — I carri assegnati agli Zuccherifici debbono essere considerati come carri di proprietà privata, quantunque non subiscano il cambio delle marche e dei numeri. In quanto non sia diversamente stabilito dal presente Ordine di servizio, debbono perciò essere assoggettati alle disposizioni del Regolamento per i carri privati.

Coi carri noleggiati possono trasportarsi soltanto barbabietole ovvero calci di defecazione e fettuccie residuate dalla lavorazione,

purchè destinate a stazioni nelle quali i carri vengono poi ricaricati di barbabietole.

Quando, per concessione speciale del Servizio Movimento e Traffico, trovansi scritte sui fianchi dei carri noleggiati più località sedi di Zuccherifici, le stazioni permetteranno l'uso di tali carri promiscuamente per gli Zuccherifici stessi.

Le stazioni di partenza debbono curare che sui carri non si formino cumuli eccessivi che possano determinare la caduta delle barbabietole.

I carri che hanno servito al trasporto di fettucce debbono essere diligentemente ripuliti a cura dello Zuccherificio.

Purchè autorizzati dal Servizio Movimento e Traffico (autorizzazione che viene partecipata dalle Divisioni alle stazioni interessate) gli Zuccherifici possono inviare i carri loro noleggiati anche su linee di altre Ferrovie o Tramvie italiane per prendervi e portarvi carico. In questi casi le stazioni di transito debbono eseguire le registrazioni d'uso, allo scopo di assicurare la riscossione dei noli dovuti dalle Ferrovie medesime e delle altre tasse di passaggio, di manovra, ecc., stabilite per convenzione con ciascuna Ferrovia o Tramvia.

Ai carri noleggiati carichi di barbabietole non si applicano le etichette ordinarie. Gli Zuccherifici provvedono ad applicare ai carri stessi speciali etichette o cartellini.

4. Inoltro dei carri noleggiati carichi e vuoti. — Le Divisioni fissano i treni, sia ordinari che straordinari, da utilizzarsi pel trasporto dei carri noleggiati, tanto carichi quanto vuoti, in modo che tutti i carri carichi partano possibilmente dalla stazione mittente nella stessa giornata del carico o nella notte successiva. Le stazioni provvedono a loro volta per la pronta introduzione dei carri carichi nei binari di raccordo e perchè non appena estratti dai medesimi, vuoti o ricaricati di fettucce, ripartano per la loro destinazione.

In quanto lo consente la disponibilità di forza di trazione, per l'inoltro dei trasporti di barbabietole, di fettucce e dei carri vuoti, si debbono utilizzare i treni ordinari. Qualora però l'orario dei treni merci ordinari non si presti allo scopo, i treni stessi debbono essere sostituiti da appositi treni speciali o facoltativi di categoria

di velocità quanto più bassa possibile, sopprimendo di conseguenza i treni ordinari sulla tratta corrispondente. Pei trasporti di fettucce diretti a stazioni di produzione di barbabietole, si debbono utilizzare i treni destinati all'inoltro del materiale vuoto.

L'orario dei treni prescelti deve essere comunicato agli Zuccherifici, affinchè a loro volta possano organizzare il lavoro di carico e scarico, in modo da concorrere efficacemente all'intento di ottenere una rapida circolazione del materiale.

5. Spedizione dei carri noleggiati vuoti. — I carri noleggiati che dalle stazioni sedi di zuccherificio vengono spediti vuoti per prendere carico, sono trasportati gratuitamente. Di massima ogni carro deve essere scortato dalla ordinaria lettera di vettura, sulla quale deve figurare la dicitura « *Convenzione speciale Campagna saccarifera* ».

Però i carri isolati o a gruppi che dalle Fabbriche allacciate a stazioni F. S. vengono inviati vuoti a stazioni F. S. per eseguirvi il carico, anzichè dalla normale lettera di vettura, possono essere scortati dall'unito modulo C.I 112 *bis*, appositamente istituito, il quale, se adoperato per più carri, deve comprendere solo quelli diretti al medesimo destinatario ed alla stessa stazione F. S.

Il modulo CI.112 *bis* deve essere scritturato nei registri delle spedizioni e degli arrivi dei trasporti in servizio e relativi riassunti.

Qualora per carri giunti vuoti in una stazione fosse richiesta la rispedizione, pure a vuoto, ad altra stazione, dovrà essere presentata per ogni carro regolare lettera di vettura ed il nuovo trasporto dovrà essere assoggettato alla tassa fissa di L. 1 per carro-chilometro, in essa compresi gli aumenti in vigore. La stazione destinataria curerà la riscossione del relativo importo da chi ritirerà il carro.

Nel caso in cui i percorsi a vuoto tassati come sopra, risultassero coperti da corrispondenti percorsi a carico, al relativo rimborso sarà provveduto in sede di controllo, in base a domanda degli zuccherifici.

6. Spedizione dei carri noleggiati carichi. — Le spedizioni dei carri debbono essere effettuate con regolare lettera di vettura, sulla quale il mittente deve apporre la dicitura « *Convenzione speciale Campagna saccarifera* ».

7. TASSAZIONE DEI TRASPORTI, PORTATA DEI CARRI. — Salvo quanto diversamente disposto dal presente Ordine di Servizio, a tutti i trasporti effettuati coi carri noleggiati vengono applicate le condizioni e tariffe in vigore per il genere dei trasporti stessi; in particolare ai trasporti di barbabietole si applica la tariffa stessa numero 107 *a*) - P. V.; ma nei riguardi dell'applicazione della tariffa stessa i carri di portata superiore alle 15 tonn. sono da considerarsi della portata di tonn. 15.5. — (La portata dei carri risulta dall'O. S. 16/1922).

Per le barbabietole ed i residui relativi è ammessa la tolleranza del 5 % agli effetti dell'applicazione degli articoli 21 (pesatura) e 50 (soprattasse) delle Tariffe.

Per i trasporti che si effettuano con i carri noleggiati è accordato alle Società proprietarie degli Zuccherifici di eseguirli in porto assegnato purchè ne figurino mittenti e destinatarie.

8. TASSA DI SOSTA PER LA GIACENZA DEI CARRI NOLEGGIATI CARICHI. — Non sono soggetti a tasse di sosta i carri noleggiati carichi per tutto il tempo che rimangono sui binari dei rispettivi Zuccherifici.

Per le soste, oltre i termini di tempo stabiliti dall'articolo 32 delle tariffe, subìte dai carri noleggiati *carichi* sui binari della stazione di partenza, in attesa del compimento del carico o della presentazione dei documenti di trasporto, ovvero sui binari della stazione di arrivo non allacciata allo Zuccherificio destinatario della spedizione, in attesa dello scarico, debbono applicarsi le tasse stabilite dalle tariffe.

Alle stesse tasse sono soggetti i carri carichi che, per cause imputabili agli Zuccherifici, restano giacenti nella stazione sede della Fabbrica, ovvero sono fatti trattenere in altre località. Nel primo caso decorrono dal momento in cui i carri sono pronti per essere consegnati allo Zuccherificio e cessano all'ora in cui vengono effettivamente consegnati; nel secondo decorrono dall'ora in cui sono trattenuti e cessano a quella in cui vengono fatti proseguire a destino.

La stazione sede di Zuccherificio deve registrare i carri di cui al precedente alinea in apposito modulo M-538 da presentarsi, non appena si determina la giacenza, al rappresentante della Fabbrica

interessata, perchè convalidi la contestazione di tali soste, con la dichiarazione che i carri non possono essere ricevuti.

Se il rappresentante non rilascia tale dichiarazione, il Capo stazione ne fa annotazione nel libro stesso come prova dell'impedimento opposto dalla Fabbrica al ricevimento dei carri. Le stazioni allacciate alle Fabbriche si metteranno in relazione con quelle che trattengono carri carichi di barbabietole, per avere i dati occorrenti per il computo delle sopracitate tasse di sosta.

Le stazioni che trattengono i carri debbono a loro volta indicare sui documenti di trasporto il giorno, l'ora ed il treno di arrivo e di proseguimento di ciascun carro.

Le tasse di cui sopra vengono dalle stazioni riscosse ed addebitate con le norme ordinarie.

9. Tassa di sosta per la giacenza dei carri noleggiati vuoti. — Per le soste di carri vuoti, sui binari delle stazioni, dovrà essere applicata la tassa di centesimi 50 per carro e per giorno di giacenza (art. 4 Regolamento per i carri privati) aumentata del 300 %.

Nessuna tassa di sosta è dovuta per la giacenza sui binari degli Zuccherifici.

Le stazioni debbono segnalare prontamente alla rispettiva Divisione Movimento e Traffico le giacenze dei carri vuoti noleggiati che superino 72 ore, affinchè la Divisione possa eventualmente disporre per restituirli alla circolazione ordinaria.

10. Deposito di barbabietole nelle stazioni. — In caso di bisogno, le Divisioni Movimento e Traffico possono consentire che le barbabietole vengano depositate, senza pagamento di tasse di sosta, nei piazzali delle stazioni in attesa del carico; ciò però senza responsabilità alcuna per le F. S. e quando la concessione non porti disturbo al regolare servizio della stazione.

11. Graduatoria di precedenza nella fornitura di carri non noleggiati. — I trasporti inerenti alla campagna bietolifera, non effettuati con carri noleggiati, vanno considerati, agli effetti della fornitura dei carri, come ascritti al comma 2, punto primo, dell'O. S. n. 44-1920.

12. Responsabilità pei casi di avarie e di ritardata resa delle merci. — Come da disposizione contrattuale, i trasporti ven-

gono accettati a tutto rischio e pericolo degli speditori. L'Amministrazione ferroviaria non risponde delle avarie alle merci trasportate con carri noleggiati, destinate o provenienti dalle Fabbriche di zucchero, a meno che non siano imputabili a colpa diretta del proprio personale; del pari non avrà responsabilità alcuna per i cali naturali e per i danni provenienti dai trasbordi, qualunque sia la causa dei medesimi, nonchè per le avarie alla merce causate da ritardata resa, ovvero dal fatto che per colpa dello Zuccherificio, per difficoltà di servizio ferroviario o per altre cause, i trasporti non venissero riconsegnati in ordine cronologico rispetto al loro arrivo.

Debbono però sempre farsi nei modi prescritti, tanto nelle stazioni quanto negli stabilimenti allacciati, gli accertamenti relativi alle avarie, agli ammanchi e ad altre eventuali irregolarità nei trasporti, avendo speciale cura di far risultare la causa della irregolarità e che il trasporto è stato effettuato in base a *convenzione speciale.*

13. RIPARAZIONE E SOSTITUZIONE DEI CARRI GUASTATI DURANTE IL NOLEGGIO. — Le Ditte sono responsabili dei danni subiti dai carri *ed imputabili alle Ditte stesse*. Perciò le stazioni, all'atto delle consegne e riconsegne dei carri, debbono procedere in contraddittorio col rappresentante dello Zuccherificio e col concorso dell'agente del Servizio Materiale e Trazione, alla constatazione delle eventuali avarie, da riportarsi sul mod. M-538.

Le Divisioni Materiale e Trazione provvedono poi, colle modalità d'uso, per l'addebito agli Zuccherifici delle riparazioni dei guasti ad essi imputati.

Dovendo, a cagione di guasti comunque verificatisi, *togliere dalla circolazione* dei carri tanto carichi che vuoti, i Verificatori debbono applicare le etichette prescritte per l'invio in riparazione, e darne immediato avviso al Capo stazione a mezzo dell'apposito tagliando annesso alla matrice delle etichette, ritirando la firma di ricevuta.

Se le avarie per le quali il carro viene tolto dalla cicolazione, sono prontamente riparabili coi mezzi disponibili sul posto, vi si deve provvedere senz'altro.

Trattandosi invece di avarie per le quali sia necessario in-

viare il carro in Officina o Squadra Rialzo, il Capo della stazione in cui il carro viene tolto dalla circolazione, ne da avviso telegrafico alla propria Divisione Movimento e Traffico e alla stazione sede dello Zuccherificio, affinchè, d'intesa fra quest'ultimo e la Divisione stessa, si proceda alla riconsegna ed alla smarcatura del carro avariato, ed alla consegna allo Zuccherificio (se da questo richiesta) di un altro carro in buono stato, previa applicazione della scritta di specializzazione.

Tanto per la restituzione alle F. S. del carro guasto, quanto per la consegna del nuovo carro allo Zuccherificio, le stazioni debbono compilare i prescritti verbali Mod. M-181 e 181ª come indicato ai punti 2 e 14.

14. RESTITUZIONE E SMARCATURA DEI CARRI NOLEGGIATI. — La restituzione, anche parziale, per cessato bisogno dei carri dalle Fabbriche di zucchero alle F. S. deve di massima effettuarsi, previa ripulitura, nella stessa stazione dove avvenne la consegna.

Per la riconsegna dei carri le stazioni debbono redigere apposito verbale mod. M. 181-*a*, (seguendo le modalità stabilite dal punto 2), facendovi risultare gli eventuali guasti e le mancanze constatate ai carri stessi, ed apponendovi l'annotazione: « *Accertata la regolare smarcatura dei carri* ».

Per facilitare ed affrettare la riconsegna *e la smarcatura dei carri* noleggiati, d'accordo fra le Divisioni Movimento e Traffico e quelle Materiale e Trazione, le stazioni designate per effettuare tali operazioni saranno divise in gruppi, facenti capo ciascuno ad una determinata Squadra Rialzo.

Eventualmente la smarcatura può essere fatta nell'interno degli stabilimenti.

Durante il periodo nel quale si effettuano le riconsegne, in ciascuna di dette Squadre vengono designati appositi agenti incaricati di procedere alla verifica ed alla smarcatura dei carri.

Di mano in mano che i carri giungono nelle località all'uopo fissate, i Capi stazione ne informano direttamente la rispettiva Squadra Rialzo, la quale a sua volta, invierà prontamente sul posto uno degli incaricati delle operazioni in parola.

Lo stesso avviso viene dato contemporaneamente per norma alla Divisione Movimento e Traffico ed a quella Materiale e Tra-

zione interessante, perchè ciascuna abbia modo di controllare e di accertare che il proprio personale ottemperi regolarmente e sollecitamente agli ordini ricevuti.

Nei casi in cui, per la natura del guasto, il veicolo non potesse essere inoltrato alla stazione designata per la riconsegna e per la smarcatura, quella che lo ritira dalla circolazione deve provvedere alla compilazione del verbale di riconsegna da rimettersi, per l'ulteriore seguito, alla stazione a contatto collo Zuccherificio al quale il carro era stato noleggiato.

A fine di evitare che, a campagna ultimata, restino in circolazione carri con la marcatura speciale e di prevenire contestazioni con gli Zuccherifici circa il computo dei noli, si prescrive che la stazione che riceve un carro, pel quale manchino disposizioni da parte dello Zuccherificio cui è assegnato, lo ritorni, appena reso vuoto, alla stazione sede dello Zuccherificio indicata sul carro, la quale deve provvedere per la riconsegna e smarcatura, seguendo i criteri sopracitati.

15. Conti pel nolo dei carri — I conti pel nolo dei carri vengono trasmessi dal Servizio Movimento e Traffico direttamente ai Capi delle stazioni a contatto con le Fabbriche di zucchero, i quali curano la riscossione degli importi e li versano in giornata a cassa nei modi prescritti.

Trascorsi cinque giorni dalla presentazione del conto, senza che la Fabbrica lo abbia liquidato, il Capo stazione avverte telegraficamente il Servizio Movimento e Traffico.

16. Pesatura dei carri. — Per la pesatura dei carri entro le Fabbriche, valgono le norme che regolano la concessione del binario di raccordo .

Tanto il personale di stazione quanto quello degli uffici incaricato delle controllerie, debbono valersi anche dei ponti a bilico esistenti nell'interno degli stabilimenti per gli accertamenti che ritenessero di eseguire.

17. Orario di apertura e di chiusura dei cancelli negli scali. — Nelle stazioni di spedizione delle barbabietole e in quelle cui fanno capo le Fabbriche di zucchero, si potrà, a giudizio delle Divisioni Movimento e Traffico, convenientemente anticipare l'ora-

rio di apertura e posticipare quello di chiusura dei cancelli, ed attuare il servizio notturno, per facilitare il carico ed il sollecito inoltro dei trasporti.

18. Registrazione dei carri noleggiati introdotti nei binari di raccordo. — A parziale deroga delle norme contenute nell'Ordine di servizio n. 147-1912, le stazioni sono autorizzate a sopprimere pei trasporti di cui si tratta, la lettera di avviso mod. M-540 e M-541. Debbono però istituire un apposito registro mod. M-538 per i soli carri in entrata nel raccordo di ciascuno Zuccherificio, completandovi le finche 1, 2, 3, 4, 5, 6, 12, 23 e compilare apposito estratto modello M-539, limitatamente pure alle finche sopradette da inviarsi *giornalmente* alla propria Divisione.

19. Diritto speciale pei carri introdotti negli stabilimenti raccordati. — Per ciascun carro introdotto negli stabilimenti raccordati degli zuccherifici deve essere applicato e riscosso lo speciale diritto di L. 10 di cui al punto 69 dell'Istruzione per l'applicazione delle Condizioni e Tariffe.

20. Statistica dei trasporti. — Le stazioni *sedi di zuccherifici* debbono compilare decadalmente i seguenti prospetti:

Modello 1 - per i trasporti di barbabietole in *arrivo* per ciascuno zuccherificio, tenendo distinti i trasporti, come è indicato dallo stampato,per le singole provenienze. Debbono compilarsi separati moduli per i trasporti eseguiti in « carri noleggiati » e per quelli effettuati in « carri ordinari ».

Modello 2 - per i trasporti di fettucce e di calce di defecazione in *partenza* da ciascuno Zuccherificio, tenendo distinti i trasporti per le singole destinazioni. Debbono compilarsi separati moduli per i trasporti eseguiti in « *carri noleggiati* » e per quelli effettuati in « *carri ordinari* ».

Nei prospetti modello 1 e 2 non debbono comprendersi i trasporti eseguiti in carri di Ferrovie secondarie italiane, però a fine campagna la stazione deve indicare, per ciascuno Zuccherificio, il quantitativo complessivo dei trasporti effettuati con i carri di dette ferrovie.

Alla fine di ogni decade i prospetti modello 1 e 2 debbono essere trasmessi alle Divisioni Movimento e Traffico che riassumeranno i dati nei prospetti modello 3 e 4 da trasmettersi, a campagna ultimata ed insieme ad una relazione sull'andamento della campagna stessa, al servizio Movimento e Traffico.

La fornitura dei moduli 1, 2, 3 e 4 viene fatta a cura del Servizio Movimento e Traffico alle singole Divisioni.

Si fa viva raccomandazione ai Capi delle stazioni allacciate agli Zuccherifici di curare la sollecita esecuzione delle manovre per la introduzione e la estrazione dai binari raccordati dei carri carichi e vuoti.

All'uopo i Capi stazione e i Capi gestione debbono eseguire accertamenti anche nell'interno degli stabilimenti per rilevare la situazione del materiale, sollecitare il carico e lo scarico ed evitare che dei carri carichi o vuoti siano tenuti giacenti.

In quanto non è qui esplicitamente previsto, valgono le norme e condizioni stabilite per gli altri trasporti.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 11, 18, 21, 22, 41, 42, 43, 44 e 45, eccettuati quelli dei Compartimenti di Bari, Reggio C. e Palermo e delle Delegazioni Esercizio di Trento e Cagliari.

Il Direttore generale
C. CROVA.

SENTENZA

Personale - Nuovi quadri di classificazione - Soppressione di gradi e di qualifiche.

La legge 7 aprile 1921, n. 368, con la quale vennero soppressi alcuni gradi e qualifiche della gerarchia ferroviaria e venne sostituita a quella risultante dalle tabelle del 1917 tutta una nuova distribuzione del personale ferroviario, non ha voluto conferire, per effetto di tale soppressione e di tale diversa distribuzione, promozioni di grado.

Gli agenti, che, a norma delle tabelle del 1917 rivestivano le qualifiche di capi gestione principali di 2ª classe *e di* capi gestione di 1ª classe *non possono essere collocati nei gradi che le tabelle del 1921 stabiliscono per le qualifiche consimili, in quantò ciò importerebbe vera e propria promozione di grado.*

Le qualifiche rivestite dagli agenti possono subire cambiamenti nel passaggio da antiche a nuove tabelle.

CONSIGLIO DI STATO, IV Sezione — decisione 30 giugno 1922 (*Pres.* Sandrelli — *est.* Cagnetta) — Martarelli ed altri contro Ferrovie Stato.

FATTO.

Espongono i ricorrenti che secondo le tabelle per il personale delle Ferrovie dello Stato annesse al regolamento 13 agosto 1917, n. 1393, la qualifica di capo gestione delle stazioni si trovava distinta in quattro gradi che furono ridotti a tre soli gradi nelle nuove tabelle approvate con legge del 7 aprile 1921, n. 368, il cui articolo 4 statuisce che il Ministero dei LL. PP. avrebbe stabilito le norme per la iscrizione del personale nei nuovi quadri di classificazione.

A ciò si provvide con le norme emanate in data 6 maggio 1921 dal Ministero dei LL. PP. e pubblicate il giorno 12 dello stesso mese nel *Bollettino ufficiale* delle Ferrovie dello Stato.

Contro tali norme insorgono gli antichi capi gestione principali di seconda classe e gli antichi capi gestione di prima classe signori Martarelli geom. Umberto, Natini Raffaele e Mercadante rag. Cesare i quali con atto notificato il 6 luglio 1921 al Ministero anzidetto ed alla Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato, hanno proposto ricorso a questa Sezione in base al seguente motivo:

Violazione degli articoli 1 e 4 della legge 7 aprile 1921, numero 368, e delle tabelle annesse, nonchè eccesso di potere, in quanto il Ministero non poteva, nel dettare le norme di inquadramento del personale nelle nuove tabelle, stabilire una arbitraria equiparazione, togliendo a quelli che avevano il grado di capo gestione principale il possesso del grado stesso e retrocedendoli al grado di semplici capi gestione di prima classe, mentre il grado di capo gestione principale è mantenuto anche nelle nuove tabelle, sia pure colla soppressione delle classi, e parimenti, quando le nuove tabelle conservano la qualifica di capo gestione di prima classe, tale qualifica non poteva essere tolta ai funzionari che già la rivestivano, annullando l'avanzamento già da essi ottenuto.

In base a questo motivo i ricorrenti domandano l'annullamento del provvedimento impugnato nella parte in cui è lesivo dei loro interessi con tutte le conseguenze di legge.

DIRITTO.

Osserva il Collegio come dal confronto fra i quadri di classificazione del personale delle Ferrovie dello Stato annessi alla legge 7 aprile 1921, n. 368, e gli altri (cui essi sostituivansi) allegati al regolamento 13 agosto 1917, n. 1393, risulti che mentre in questi il personale suddetto si distingue in 16 *gradi,* nei nuovi quadri invece i gradi sono solamente 14.

Riguardando in ispecie ai capi gestione principali e ai capi gestione (i quali esclusivamente qui interessano) si ha che mentre nei quadri 1917 erano essi ripartiti in quattro *gradi* ed altrettante « qualifiche » (capi gestione principali di 1ª classe, grado 7°; capi gestione principali di 2ª classe, grado 8°; capi gestione di 1ª classe, grado 9°; capi gestione di 2ª classe, grado 10°); nei quadri del 1921, invece, essi sono inscritti in tre soli quadri (e

con tre sole « qualifiche »): il 6°, il 7° e l'8° comprendenti rispettivamente i capi gestione principali, i capi gestione di 1ª classe, i capi gestione.

E circa tale personale di gestione poi venne con le impugnate « norme » del decreto ministeriale 6 maggio 1921 (emanato in attuazione del disposto del comma secondo dell'art. 4 della legge 7 aprile 1921 di sopra citata) stabilito - fra altro -, che i capi gestione principali di 2ª classe dei quadri del 1917 (grado 8°) fossero inscritti, nei nuovi quadri, nel grado 7° quali capi gestione di 1ª classe, e che i capi gestione di 1ª e di 2ª classe dei quadri del 1917 (gradi rispettivamente 9° e 10°) fossero nei nuovi quadri inscritti tutti nel quadro 8° quali capi gestione.

E nelle loro doglianze circa le suddette norme si assume dal Martarelli, capo gestione principale di 2ª classe al sopraggiungere delle nuove *tabelle*, che eziandio i funzionari di tale qualifica erano da comprendere nei nuovi quadri al grado 6° (capi gestione principali) e dai signori Natini e Mercadante, capi gestione di prima classe, vigenti le *tabelle* del 1917, che erano tali capi gestione da iscrivere nei nuovi quadri al grado 7° (capi gestione di prima classe)

Osserva come i ricorrenti muovano fondamentalmente dal concetto che avendo essi raggiunto sotto l'impero delle tabelle del 1917, rispettivamente le qualifiche di « capo gestione principale di seconda classe » il Martarelli) e di « capo gestione di prima classe » (gli altri due) avevano perciò diritto di essere inscritti nelle nuove tabelle con le qualifiche medesime e quindi nei gradi che nei nuovi quadri tali « qualifiche » comprendono.

Osserva come per poter accedere ad un tale assunto sarebbe uopo che i capi gestione principali di seconda classe ed i capi gestione di 1ª classe dei quadri del 1917 avessero rispondenza, rispettivamente, nei capi gestione principali e nei capi gestioni di prima classe dei quadri del 1921. Perocchè se può esser da riconoscersi agl'impiegati ed agenti delle Ferovie dello Stato il diritto a non vedersi sminuiti in dignità di ufficio e posizione gerarchica per effetto delle nuove tabelle; non è da ritenere loro diritto, di fronte alla legge 7 aprile 1921, anche di essere collocati nelle medesime nei posti denominati con le « qualifiche » già da essi conseguite. Tale legge invero sopprimeva più « qualifiche »

preesistenti, altre introduceva non aventi riscontro nei quadri del 1917..., ed insomma, sostituiva tutta una nuova distribuzione del personale a quella risultante dai « quadri », del 1917. Epperò qualifiche del 1917 ben possono nei nuovi quadri essere attribuite ad uffici di ordine più elevato di quelli cui esse erano inerenti nelle tabelle del 1917 nella quale ipotesi la attuazione del concetto dei ricorrenti importerebbe il conseguimento da loro parte, di vere e proprie promozioni, mentre la legge del 7 aprile 1921 non punto intendeva conferirne, ed in ogni modo non consentiva ai funzionari ed agenti dei singoli gradi se non quel lieve vantaggio il quale derivava dalla riduzione dei gradi da 16 a 14, siccome di sopra notavasi.

Ora, ove si riguardi, nei due organici del 1917 e del 1921, alla importanza degli uffici cui si dànno le qualifiche di « capo gestione di 1ª classe » e di capo gestone » (attribuite per effetto delle denunziate norme ministeriali al sig. Martarelli ed ai signori Mercadante e Natini) è agevole riconoscere come la rilevanza loro sia più elevata nei nuovi quadri che non nei precedenti, e ben possa dirsi, rispettivamente, non inferiore a quella degli uffici di « capo gestione principale di seconda classe » e di « capo gestione di prima classe » delle vecchie tabelle.

E a tale proposito basterà rilevare che mentre i capi gestione di prima classe delle tabelle 1917 trovavano posto nel grado 9°; nelle tabelle del 1921 essi sono al grado 7°; e che mentre nelle tabelle del 1917 vi erano « capi gestione » anche di grado 10° nei quadri del 1921 i « capi gestione» sono tutti nel grado 8°. D'altra parte il Martarelli nella sua nuova qualifica di « capo gestione di prima classe » è posposto, nel personale di gestione, solo ai capi gestione principali (grado 6°) ed analogamente egli aveva a se davanti, quale capo gestione principali di 2ª classe nei quadri del 1917, i capi gestione principali di prima classe, inscritti in grado al proprio superiore, nè era altrimenti peggiorata, dal punto di vista i esame, la condizione degli altri due ricorrenti sigg. Mercadante e Natini. Di che poi deducesi in pari guisa che la iscrizione nei nuovi quadri - siccome vorrebbesi mente egli aveva a sè davanti, quale capo gestione principale di Natini e del Mercadante quali capi gestione di prima classe implicherebbe per essi vere e proprie promozioni; dacchè l'uno a-

vrebbe collocazione nel primo dei gradi del personale di gestione, mentre nei ruoli del 1917 era nel 2° (è risaputo come nell'ordinamento del personale ferroviario il passaggio da uno ad altro grado costituisca promozione: cifr. art. 71 regolamento 13 agosto 1917 n, 1393) gli altri due ascenderebbero dal 3° grado nel personale sudetto, che avevano nei quadri del 1917, al secondo delle nuove tabelle. Nè per certo è rilevante la circostanza che i capi gestione di 2ª classe delle tabelle del 1917 guadagnavano due gradi perchè ciò era conseguenza indeclinabile della riduzione del numero dei gradi apportata pel personale di gestione, dalla legge del 1921. A parte poi quanto precede siccome la legge del 1921 riduceva (come già notavasi) e i gradi nei quali tutto il personale delle Ferrovie dello Stato, era ripartito, e eziandio le « qualifiche », rendevansi inevitabili fusioni di « qualifiche » preesistenti, nuovi raggruppamenti, ecc., donde la necessità logica di riconoscere che un più o meno ampio potere discrezionale conferivasi al governo; dappoichè i criteri da soli enunciati nel capoverso dell'art. 4 della legge suddetta, per la collocazione del personale nei nuovi gradi (e cioè la paga e l'anzianità nel godimento della medesima) mal potevano essere sufficienti per risolvere ogni incertezza ed ogni quistione. Ed in quanto poi il su richiamato capoverso prescrive doversi avere a base per la iscrizione del personale nei nuovi quadri « lo stipendio o paga di cui esso gode, e l'anzianità di tale godimento » senza cenno alcuno delle « qualifiche », si trae ulteriore argomento a conferma della tesi che ben potevano queste subire cambiametni nei passaggi dalle antiche alle nuove tabelle.

Nè poi, per fermo, si denunzia dai ricorrenti essere inferiore a quello di cui essi godevano in precedenza il trattamento economico conseguente alla loro iscrizione nei nuovi quadri.

Afferma come, pertanto, le censure di illegittimità, elevate nel gravame dai sigg. Martarelli, Natini e Mercadante non risultino fondate. Si riconoscono tuttavia ragioni per dichiarare compensate le spese dell'occorso giudizio.

P. Q. M.

La Sezione rigetta il ricorso.

ANNO XV - N. 29 20 LUGLIO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì.

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

(357) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni ***di durata indeterminata:***

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari ***di durata determinata:***

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

LEGGE 2 *luglio* 1922, *n.* 920, *che converte in legge il decreto Luogotenenziale* 12 *febbraio* 1919, *n.* 305, *sul riscatto della ferrovia tra la stazione di Desenzano e il lago di Garda.* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

È convertito in legge il decreto Luogotenenziale 12 febbraio 1919, n. 305, col quale è dichiarato effettuato dal 16 aprile 1918, il riscatto della ferrovia tra la stazione di Desenzano e il lago di Garda, concessa all'Impresa di Navigazione sul lago di Garda mediante Convenzione 30 aprile 1903.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 2 luglio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

RICCIO — PEANO.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 14 iuglio 1922, n. 165.

LEGGE 2 *luglio* 1922, *n.* 929, *che converte in legge i decreti Luogotenenziali* 12 *settembre* 1915, *n.* 1503, 17 *febbraio* 1916, *n.* 225, *e* 15 *febbraio* 1917, *n.* 342, *concernente autorizzazione di spese per la ferrovia Montebelluna-Susegana* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Sono convertiti in legge:

a) il decreto Luogotenziale 12 settembre 1915, n. 1503, che autorizza una maggiore spesa di L. 306.000 per l'esecuzione dei lavori di costruzione della ferrovia Montebelluna-Susegana;

b) il decreto Luogotenziale 17 febbraio 1916, n. 225, col quale si autorizza la maggiore spesa di L. 175.000 per l'esecuzione dei lavori complementari sulla ferovia Montebelluna-Susegana;

c) il decreto Luogotenziale 15 febbraio 1917, n. 342, col quale si autorizza la maggiore spesa di L. 2.321.000 per la completa costruzione della ferrovia Montebelluna-Susegana.

La indicazione del R. decreto 1° novembre 1914, n. 1241, apposta nel decreto Luogotenziale 17 febbraio 1916, n. 225, di cui alla lettera *b*), è rettificata in R. decreto 1° novembre 1914, n. 1244, e quella della legge 23 dicembre 1908, n. 638 citata nel decreto Luogotenenziale anzidetto e nel decreto 12 settembre 1915, n. 1503, di cui alla lettera *a*), è rettificata in legge 23 dicembre 1906, n. 638.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 17 luglio 1922, n. 167.

d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare.

Data a Roma, addì 2 luglio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO — PEANO.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

LEGGE 2 *luglio* 1922, *n.* 930, *che converte in legge il decreto Luogotenenziale 27 febbraio* 1916, *n.* 308, *concernente autorizzazione di spesa per la ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

E' convertito in legge il decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1916, n. 308, che autorizza la maggiore spesa di L. 35.000 per la esecuzione di nuovi lavori sulla ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 17 luglio 1922, n. 167.

d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare.

Data a Roma, addì 2 luglio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO — PEANO.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

LEGGE 6 *luglio* 1922, *n.* 927, *che converte in legge il decreto Luogotenenziale* 7 *aprile* 1917, *n.* 777, *concernente il riscatto della ferrovia Volterra Saline-Volterra Città* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

E' convertito in legge il decreto Luogotenenziale 7 aprile 1917, n. 777, col quale si è approvata la convenzione 24 marzo 1917, stipulata col Comune di Volterra, pel riscatto, in base al costo di costruzione, della ferrovia Volterra Saline - Volterra Città.

Art. 2.

Per effetto del riscatto della detta linea, a decorrere dal sedicesimo giorno della pubblicazione della presente legge nella *Gazzet-*

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 17 luglio 1922, n. 167.

ta ufficiale del Regno, saranno abrogate le tariffe e condizioni dei trasporti, contenute nell'allegato I del capitolato annesso alla primitiva convenzione approvata con la legge 5 aprile 1908, n. 137, e da tale data saranno applicate, per i trasporti dei viaggiatori e delle merci, le tariffe e condizioni dei trasporti in vigore sulla rete di Stato, con la distanza tassabile di chilometri 17 e col cumulo delle distanze.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 2 luglio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

RICCIO — PEANO.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

R. DECRETO 14 *maggio* 1922, *n.* 904, *che sopprime il Comitato interministeriale per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace e deferisce al ministro del Tesoro le attribuzioni del Comitato medesimo* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 17 novembre 1918, n. 1698, che istituisce un Comitato interministeriale per promuovere e coordinare l'azione delle varie Amministrazioni statali per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 12 luglio 1922. n. 163.

Visto l'art. 3 del R. decreto 7 agosto 1920, n. 1093, che deferisce al Comitato liquidatore delle gestioni di guerra i poteri spettanti al predetto Comitato interministeriale, e stabilisce che il Comitato interministeriale medesimo debba esercitare la vigilanza sulle operazioni tutte relative agli oggetti contemplati nel cennato decreto Luogotenenziale, e debba, inoltre, pronunciarsi sui reclami che fossero eventualmente avanzati relativamente al l'azione del comitato liquidatore;

Considerato che l'esperienza ha dimostrato come, per il disimpegno delle cennate attribuzioni, non si appalesi necessario il mantenimento di un organo complesso, qual'è il Comitato interministeriale predetto, potendo le attribuzioni stesse essere affidate al ministro del tesoro;

Visto il R. decreto 30 settembre 1920, n. 1389, che detta norme per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto con i ministri delle colonie, della guerra, della marina, dei lavori pubblici, della industria e il commercio, delle terre liberate dal nemico e della giustizia e gli affari di culto;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Il Comitato interministeriale per il passaggio dallo stato di guerra allo stato di pace è soppresso.

Le attribuzioni e facoltà ad esso spettanti, in base al R. decreto 7 agosto 1920, n. 1093, sono deferite al ministro del tesoro.

Questo decreto andrà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti

del Regno d'Italia mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 14 maggio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — PEANO — AMENDOLA — LANZA DI SCALEA — DE VITO — RICCIO — TEOFILO ROSSI — MAGGIORINO FERRARIS — LUIGI ROSSI.

Visto *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

R. DECRETO-LEGGE 13 *luglio* 1922, *n.* 938, *che proroga per il mese di luglio* 1922 *talune disposizioni della legge* 13 *agosto* 1921, *numero* 1080, *e di altre relative al trattamento economico di personale dello Stato.* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 17 luglio 1919, n. 1355;

Visto il R. decreto 7 giugno 1920, n. 742, covertito nella legge 7 aprile 1921, n. 327;

Visti i RR. decreti 22 gennaio 1922, n. 179; 7 aprile 1922, n. 412; e 4 giugno 1922, n. 716;

Vista la legge 13 agosto 1921, n. 1080, sulla riforma dell'amministrazione dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 15 luglio 1922, n. 166.

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, ministro segretario di Stato per l'interno, e del ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Le disposizioni degli art. 10, quarto comma, 14 e 15 della legge 13 agosto 1921, n. 1080; quelle del R. decreto 7 aprile 1922, n. 412, prorogate col R. decreto 4 giugno 1922, n. 716, e quelle del R. decreto 17 luglio 1919, n. 1355, sono prorogate a tutto il mese di luglio 1922.

Con decreti del ministro del tesoro saranno inscritti in bilancio i fondi occorrenti per l'attuazione del presente decreto.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge e avrà vigore dal 1° luglio 1922.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 luglio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — PEANO.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

NORME MINISTERIALI *per l'applicazione del Regio decreto 7 maggio 1922, n. 825, al personale provvisorio e del ruolo aggiunto delle Ferrovie dello Stato* (1).

PERSONALE PROVVISORIO.

1). Il personale provvisorio in servizio come tale nell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato al 1° marzo 1920, assumerà da tale data le qualifiche indicate nell'unita tabella di equiparazione.

2). Lo stipendio per ogni singolo agente sarà stabilito dal Direttore Generale tenuto conto degli articoli 3 e 5 del ripetuto Regio decreto e della predetta tabella di equiparazione.

PERSONALE DEL RUOLO AGGIUNTO.

3). Il personale del ruolo aggiunto in servizio come tale nella Amministrazione delle ferrovie dello Stato al 1° marzo 1920 assumerà da tale data le qualifiche indicate nell'unita tabella di equiparazione.

4). Lo stipendio di ogni singolo agente sarà fissato a termini dell'art. 5 del Regio decreto 7 maggio 1922, n. 825, e dell'unita tabella di equiparazione, avvertendo che nella tabella stessa è indicato per ogni qualifica l'aumento medio virtuale da assumere come base per il computo degli acceleramenti di cui all'art. 4 del predetto Regio decreto.

Valgono agli effetti dell'assegnazione dei nuovi stipendi, subordinatamente alle precedenti disposizioni, i criteri di cui al punto 1), lettere *a*), *b*), *c*), *d*), *e*), *h*), e punti 2° e 3° della Parte II, (Trattamento economico) delle Norme Ministeriali 6 maggio 1921 per l'applicazione al personale del ruolo organico dei quadri di classificazione annessi alle legge 7 aprile 1921, n. 368.

(1) Approvato da S. E. il ministro dei lavori pubblici il 18 luglio 1922.

Allegato alle Norme Ministeriali.
18 luglio 1922.

TABELLA DI EQUIPARAZIONE

pel trattamento economico per il personale provvisorio e del ruolo aggiunto.

Personale provvisorio.

Tabelle del 1917	*Nuove tabelle*
Ingegneri	Ingegneri
Segretari tecnici	Segretari tecnici
Disegnatori	Aiutanti disegnatori (1)
Assistenti tecnici	Assistenti dei lavori
Aiutanti (degli uffici)	Aiutanti
Sorveglianti (degli uffici)	Sorveglianti dei lavori
Uscieri	Uscieri
Inservienti	Inservienti

Personale del ruolo aggiunto.

Tabelle del 1917	Nuove tabelle	
Ingegneri capi	Ingegneri capi	(500.—)
Ispettori capi (*ad personam*)	Ispettori capi (*ad personam*)	(500.—)
Ingegneri principali	Ingegneri di 1ª classe	(444.44)
Ingegneri	Ingegneri	(406.25)
Ispettori (*ad personam*)	Ispettori	(406.25)
Sotto ispettori	Sotto ispettori	(300.—)
Segretari tecnici capi	Segretari tecnici capi	(300.—)
Segretari tecnici principali	Segretari tecnici principali	(275.—)
Segretari tecnici di 1ª classe	Segretari tecnici di 1ª cl.	(257.14)
Segretari tecnici di 2ª classe	Segretari tecnici	(225.—)
Disegnatori principali	Disegnatori di 1ª cl. (2)	(257.14)
Disegnatori	Aiutanti disegnatori (1)	(200.—)
Assistenti tecnici	Assistenti dei lavori	(200.—)
Aiutanti capi (degli uffici)	Aiutanti capi	(225.—)
Aiutanti principali (degli uffici)	Aiutanti principali	220.—)
Aiutanti di 1ª cl. (degli uffici)	Aiutanti di 1ª classe	(180.—)
Aiutanti di 2ª cl. (degli uffici)	Aiutanti	(180.—)
Sorveglianti degli uffici	Sorveglianti dei lavori	150.—)
Uscieri	Uscieri	(112.50)
Inservienti	Inservienti	(103.84)

(1) Conservando « ad personam » la qualifica di Disegnatore fino ad eventuale promozione.

(2) Conservando « ad personam » la qualifica di Disegnatore principale fino ad eventuale promozione.

COMUNICATO

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI o LICENZIATI
perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BERETTA Felice (175029) MERLANO Serafino (195484)	Manovale Manovale in prova	Condannati a quindici mesi di reclusione per correità in furto di due colli di lana e di tela, commesso nella stazione di Casale il 27 settembre 1920. (Sentenza 11 dicembre 1920 della Corte d'Appello di Casale).
ZAVATARO Eugenio	Manovale avventizio	Condannato ad otto mesi di reclusione per furto doppiamente qualificato di calzature, commesso il 5 marzo 1920 nella stazione di Montechiaro d'Asti. (Sentenza 16 settembre 1921 della Corte d'Appello di Casale).
BALCONI Angelo (195144)	Manovale in prova	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto di carbone sottratto da un carro ferroviario in stazione di Gallarate il 20 ottobre 1920. (Sentenza 28 aprile 1921 del Tribunale di Busto Arsizio).
GARBAGNATI Andrea (196432)	Manovale in prova	Condannato a quattro mesi di reclusione per correità in furto di birra, commesso nello scalo ferroviario di Lecco il 10 agosto 1920. (Sentenza 28 dicembre 1920 della Corte d'Appello di Milano).
BARBERO Giovanni (83950)	Guardiano	Condannato a tre giorni di reclusione per furto di carbon fossile, commesso nell'aprile 1921 presso la stazione di Montegrosso. (Sentenza 9 febbraio 1922 del Tribunale di Asti).
GHIDOTTI Enrico (164704)	Cantoniere	Condannato a cinque mesi e dieci giorni di reclusione per correità in furto triplamente qualificato di pollame, commesso in Corteleona nella notte dal 4 al 5 gennaio 1920, in danno di Vigorelli Mario. (Sentenza 11 aprile 1922 del Tribunale di Pavia).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
BALDESCHI Livio (134083)	Manovale	Condannati a tre anni di reclusione e ad un anno di vigilanza speciale, per rapina di due balle di seta, commessa il 18 febbraio 1919 nella stazione di Caserta. (Sentenza 29 aprile 1920 del Tribunale di S. Maria Capua Vetere).
D'ANDREA Francesco (166322)	Manovale	
GUALANDI Giuseppe (208183)	Manovale in prova	Condannato ad un anno di reclusione e ad un anno di vigilanza speciale della P. S. per correità in rapina di un portafoglio contenente L. 7000 e gioielli, e per furto qualificato di una pelliccia e di un pacco di pasta, reati commessi in Bologna l'11 gennaio 1921. (Sentenza 8 luglio 1921 del Tribunale di Bologna).

Ordine di servizio N. 52.

Apertura all'esercizio del tronco di ferrovia Gibellina-Salaparuta Poggioreale della linea a scartamento ridotto Castelvetrano-Partanna-Gibellina-Ribera.

Il giorno 20 luglio 1922 si aprirà all'esercizio il tronco di ferrovia Gibellina-Salaparuta Poggioreale della linea a scartamento ridotto Castelvetrano-Partanna-Gibellina-Ribera e sarà esercitato dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, venendo compreso nella rete delle ferrovie secondarie (gruppo Sicilia).

1. — DESCRIZIONE DEL TRONCO.

Il tronco di linea Gibellina-Salaparuta Poggioreale s'innesta nella stazione di Gibellina della linea Castelvetrano-Gibellina a scartamento ridotto già in esercizio, e termina alla stazione di Salaparuta Poggioreale.

È a scartamento ridotto di m. 0,95.

La sua lunghezza è di m. 3,052,41 fra gli assi dei fabbricati viaggiatori di Gibellina e di Salaparuta Poggioreale e si prolunga per altri m. 156,56 oltre l'asse del F. V. di quest'ultima stazione.

La pendenza massima del tronco è del 25 per mille.

Il piazzale della stazione di Salaparuta Poggioreale è in orizzontale.

Il raggio minimo delle curve è di m. 100.

Vi sono n. 17 opere d'arte, le più importanti delle quali sono:

Viadotto a 6 luci di m. 10 sul Vallone Acqua Nuova e Viadotto a 6 luci di m. 10 sul Vallone Fontana.

Tutte le altre opere d'arte hanno una luce variabile da m. 0,80 a m. 3,00.

Vi è una galleria della lunghezza di m. 434,56.

Nel tronco si hanno n. 2.C.C.D.

Vi sono n. 2 passaggi a livello mulattieri aperti e muniti di tabelle « Attenti al treno ».

Rifornitore cisterna di m³ 25 alla stazione di Salaparuta con pompa a motore a benzina per il sollevamento dell'acqua.

Circuito telefonico allacciato alle stazioni da Salaparuta a Castelvetrano.

II. — DESCRIZIONE DELLA STAZIONE.

Salaparuta Poggioreale con fabbricato viaggiatori al chilotro 28.562,56.

Binario di corsa due della lunghezza di m. 292, con asta di manovra di m. 28.

Binari merci uno che va al piano caricatore e al M.M. della lunghezza di m. 75 e l'altro di carico diretto lungo m. 93.

Piano caricatore scoperto con carico di fianco e con fronte di carico lungo m. 14.

Pali indicatori n. 2 situati uno a m. 200 dalla P.S. dell'uscita della stazione di Gibellina ed uno a m. 14,72 dall'imbocco

Gibellina della Galleria di Salaparuta ed entrambi a destra dei treni in arrivo.

Piattaforma girevole del diametro di m. 5,50.

III. — DIPENDENZA.

All'esercizio del tronco provvede, sotto la dipendenza del Capo Compartimento di Palermo, il Capo dell'Esercizio delle Ferrovie Secondarie (Gruppo Sicilia) con le norme stabilite dall'O. S. 175/911 e dall'O. G. O. G. 3-1915.

Per il servizio sanitario il tronco dipende dall'ufficio Sanitazio Compartimentale di Palermo.

Per le forniture di magazzino il tronco appartiene al gruppo 20° (Ferrovie Secondarie Gruppo Sicilia) della circoscrizione dei magazzini di approvvigionamento di cui l'O. S. 392-1914.

IV. — ESERCIZIO.

L'eserczio del tronco viene fatto in base agli appositi regolamenti ed istruzioni per le linee secondarie a scartamento ridotto di cui agli O. S. 323-1915 e 19-1916.

V. — SERVIZI AI QUALI SONO ABILITATE LE STAZIONI.

Le stazioni di Salaparuta Poggioreale, è abilitata a tutti i servizi.

I trasporti tanto in servizio locale, quanto da oltre e per oltre Castelvetrano si effettuano in base alle norme cui l'allegato *C* all'O. S. 249-1912, all'O. S. 189-1913 ed alle condizioni e norme delle vigenti tariffe, compresi gli aumenti e l'addizionale in vigore.

VI. — DISTANZE CHILOMETRICHE - PUBBLICAZIONI.

Le distanze chilometriche tassabili fra le stazioni del tronco Castelvetrano-Salaparuta Poggioreale sono quelle risultanti dall'allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

Nell'allegato *A* sono riportate le aggiunte e variazioni che devono essere apportate alle vigenti pubblicazioni.

Le quote per il computo dei prezzi dei biglietti di corsa semplice da oltre o per oltre Castelvetrano sono quelle indicate qui appresso e formate sulla base della tariffa ordinaria per treni omnibus col ribasso del 25 per cento.

Da Salaparuta Poggioreale a Castelvetrano 1ª classe L. 9,40, 3ª classe L. 4,15.

Dette quote e quelle afferenti ai percorsi sulla rete principale devono essere depurate dal diritto speciale (50 centesimi o una lira) per aggiungerlo poi una volta sola per ogni viaggiatore sul prezzo complessivo.

I documenti da presentarsi pei trasporti in servizio locale del tronco e per quelli da oltre e per oltre Castelvetrano sono quelli in uso nella rete principale.

VII. — CONTABILITÀ DELLE STAZIONI.

Valgono le norme in vigore sulla rete principale emanate con gli O. S. 160-1909; 170, 171, 174, 191, 379 401 del 1913 circolare 66-1913 ed O. S. 26-1920.

I prodotti relativi al nuovo tronco saranno versati con unica distinta mod. R. 99 insieme a quelli della rete principale.

La stazione di Salaparuta Poggioreale dovrà compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di Castelvetrano sulla linea a scartamento normale, separati riassunti delle spedizioni a G. V. e P. V. e così pure separati riassunti degli arrivi per le provenienze dalla linea a scartamento normale.

La stazione di Salaparuta Poggioreale dovrà compilare pei trasporti destinati oltre la stazione di Castelvetrano sulla linea a scartamento normale, separati riassunti delle spedizioni a G. V. e P. V. e cosìpure separati riassunti degli arrivi per le provenienze dalla linea a scartamento normale.

La stazione di Salaparuta Poggioreale effettuerà il versamento alla Cassa Compartimentale di Palermo ogni due giorni e deve inscriversi nell'elenco annesso all'O. S. 184-1913 con l'indicazione della periodicità di cui alla lettera *B*.

VIII. — ORARI E COMPOSIZIONI DEI TRENI.

Sul tronco di linea Gibellina-Salaparuta Poggioreale saranno attivate giornalmente due coppie di treni viaggiatori.

I treni saranno composti di carozze aventi posti di 1ª e 3ª classe.

I veicoli viaggiatori sono muniti di freno completo a vuoto e sono illuminati a luce elettrica.

I carri da merci hanno l'apparecchio del freno a vuoto.

IX. — CARTE DI LIBERA CIRCOLAZIONE.

Tutte le carte di libera circolazione che comprendono la stazione di Gibellina dovranno per l'anno in corso essere tenute valide anche pel tronco Gibellina-Salaparuta Poggioreale.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 52–922.*

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) devesi:

— nella carta delle errovie dello Stato e nell'indice grafico cambiare il nome di « Gibellina » in « Salaparuta Poggioreale »:

— a pagina 104 sostituire la tabella (132) Castelvetrano-Partanna-Gibellina-Ribera con quella di cui all'allegato *B*.

Nel « Prontuario dei servizi cumulativi e di corrispondenza » (edizione 1° aprile 1915)devesi:

— a pagina 16 trascrivere il nome di « Salaparuta Poggioreale » con l'indicazione della pagina 29;

— a pagina 29 trascrivere:

/ Salaparuta Poggioreale / Castelvetrano-Partanna-Gibellina-Ribera /—/—/
/29/—/—/—/ / / /G/—/P/V.B./—/—/F/—/—/—/—/—/

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 15, fra i nomi di Salandra Grottole e Salbertrand devesi trascrivere:

/ Salaparuta Poggioreale / FSS / unico /

Nel fascicolo « Elenco delle stazioni e degli scali, ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pagina 46, fra i nomi di S. Teresa di Riva e Sampieri, devesi trascrivere:

/ Salaparuta Poggioreale / 3 / 3 / 2 /

Allegato **B** *all'Ordine di Servizio N. 52–1922.*

(132) CASTELVETRANO - PARTANNA - GIBELLINA - RIBERA

Castelvetrano					
11	Partanna				
17	6	S. Ninfa			
19	9	3	Rampinzeri		
26	15	9	2	Gibellina	
29	18	13	10	4	**Salaparuta-Poggioreale**

Ordine di servizio N. 53.

Apertura all'esercizio della fermata di Melpignano.

Col giorno 24 luglio 1922 sulla linea Lecce-Otranto viene aperta all'esercizio, al km. 823 + 299 ed a sinistra della linea stessa, la fermata di Melpignano, situata fra le stazioni di Corigliano d'Otranto e Maglie, dalle quali dista rispettivamente metri 2000 e m. 3121.

La detta fermata viene ammessa al servizio viaggiatori, bagali e cani, ed esercitata per mezzo di un guardiano, in base agli art. 25 e 31 delle « Norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli, cani e telegrafo » pubblicate con O. S. n. 160-1909 e successive modificazioni.

La fermata stessa distribuirà biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto allegato *A* al presente Ordine di Servizio.

Della registrazione e contabilità dei biglietti, nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di Maglie.

Non essendo la fermata provvista di segnali fissi, provvederà il personale di scorta all'eventuale protezione dei treni.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) e nei prontuari manoscritti delle distanze in uso nelle stazioni e negli uffici di Controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato A all'ordine di servizio N. 53-1922.

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Melpignano.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Melpignano	Corigliano d'Otranto	1.80	1.40	1.05	Maglie
	Maglie	2.10	1.55	1.15	
	Bagnolo del Salento	4.55	2.90	1.80	
	Cannole	5.35	3.35	2.10	
	Giurdignano	7.25	5.05	2.85	
	Otranto	9.50	6.55	4.15	
	Lecce	11.10	7.60	4.10	
	S. Cesario di Lecce	9.20	6.40	3.50	
	S. Donato di Lecce	7.60	5.35	3.—	
	Galugnano	6.45	4.60	2.60	
	Sternatia	4.85	3.05	1.95	
	Zollino	3.25	2.30	1.55	
	Soleto.	5.35	3.35	2.10	
	Galatina	6.80	4.90	2.75	
	Galatone	9.50	6.55	4.15	
	Nardò Centrale . .	10.60	7.30	4.55	
	Sannicola	13.80	9.40	5.70	
	Alezio.	14.95	10.15	6.10	
	Gallipoli	17.20	11.65	7.—	

N. B. - In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 53-1922.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 12, fra i nomi di Melito di Porto Salvo e Melzo devesi inserire:

/ Melpignano ✱ L B / Br / 133 /

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914):

— a pagina 35, fra i nomi di Melito di Porto Salvo e Melzo, devesi inserire:

/ Melpignano/Lecce-Otranto / Bari **/ Lecce / 112 / V (6) / B (6) /**
(casa cantoniera) **3° Brindisi**

— a pagina 98, nella tabella (112) Foggia-Otranto, devesi trascrivere, fra i nomi di Corigliano d'Otranto e Maglie, il nome di Melpignano con le seguenti distanze dalle stazioni della linea:

Stazione		Km.	Stazione		Km.
Foggia	Km.	298	S. Vito dei Normanni	Km.	76
Incoronata	»	287	Brindisi	»	64
Ortanova	»	278	Brindisi Marittima scalo del porto	»	66
Cerignola	»	264	Brindisi Marittima scalo della banchina di levante	»	67
Candida	»	254	Tuturano	»	54
Trinitapoli	»	246	S. Pietro Vernotico	»	47
Ofantino	»	242	Squinzano	»	40
Barletta	»	230	Trepuzzi	»	36
Barletta Marittima	»	234	Surbo	»	32
Trani	»	217	Lecce	»	26
Bisceglie	»	209	S. Cesario di Lecce	»	21
Molfetta	»	200	S. Donato di Lecce	»	17
Giovinazzo	»	194	Galugnano	»	14
S. Spirito Bitonto	»	187	Sternatia	»	10
Palese Macchie	»	185	Zollino	»	7
Bari	»	175	Corigliano d'Otranto	»	3
Noicattaro	»	164	Maglie	»	4
Mola di Bari	»	156	Bagnolo del Salento	»	9
Polignano a Mare	»	142	Cannole	»	11
Monopoli	»	135	Giurdignano	»	16
Fasano	»	121	Otranto	»	22
Cisternino	»	114			
Ostuni	»	101			
Carovigno	»	92			
Serranova	»	84			

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 53-1922.*

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di Controllo:

— all'indice fra i nomi di Melito di Porto Salvo e Melzo, devesi inserire :

/ Melpignano / 69 / 26 *bis* /
(casa cantoniera)

— a pagina 69 fra i nomi di Corigliano d'Otranto e Maglie devesi trascrivere:

/ 26 *bis* / Melpignano /
(casa cantoniera)

ed esporre la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso:

per i prontuari delle stazioni situate sulla linea Foggia-Otranto la distanza deve essere rilevata dalla tabella (112) a pagina 98 del « Prontuario generale », già modificata come sopra è detto;

per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece essere formata aggiungendo Km. 2 a quella indicata per Corigliano d'Otranto. L'istradamento sarà quello stesso esposto per questa stazione.

Ordine di servizio N. 6v

Sussidi di istruzione per l'anno scolastico 1922-23.

(Vedi ordine di servizio n. 5v 1921.

In relazione alla convenzione stipulata il 10 giugno 1915 col Municipio di Veroli per disciplinare l'ammissione in quel Collegio-convitto municipale dei figli di agenti delle ferrovie dello Stato, ai quali l'Amministrazione accorda un sussidio sotto forma di concorso nel pagamento della retta dovuta dalle famiglie dei convittori, si avverte che anche per l'anno scolastico 1922-23 si concederanno dei sussidi di istruzione allo scopo di facilitare la istruzione dei figli di agenti che risiedono lungo le linee, o in località lontane dai centri di popolazione e di studio.

Le disposizioni che regolano la concessione di tali sussidi si riportano annesse al presente ordine di servizio, avvertendo che i convittori ammessi sono soggetti a tutti i regolamenti e norme interne del convitto, e che è obbligo degli agenti, i quali hanno ottenuto il sussidio per i propri figli, di curare che da parte di questi ultimi si osservino esattamente tali regolamenti e tali norme, e si apporti il maggior impegno e la maggior diligenza per trar profitto dal beneficio ottenuto.

Oltre la quota di retta mensile a carico dell'agente, padre del convittore, di cui all'art. 9, resta a carico di quest'ultimo anche la spesa per gli oggetti di cancelleria, per il sapone d'uso personale, per il lucido da scarpe e affini.

Disposizioni che regolano la concessione dei sussidi d'istruzione per l'anno 1922-23.

Art. 1.

I sussidi d'istruzione, di cui al presente ordine di servizio, sono istituiti per mantenere agli studi presso il Collegio-convitto comunale di Veroli i figli maschi di agenti stabili e in attività di

servizio rivestiti delle sotto indicate qualifiche e residenti, per ragioni di ufficio, nelle località specificate nell'elenco allegato *A*:

Capi stazione — Capi deposito — Capi gestione — Assistenti dei lavori — Disegnatori — Sotto capi — Applicati — Aiutanti Applicati — Capi fermata — Commessi — Macchinisti treni a vapore — Capi squadra verificatori — Sorveglianti della linea — Verificatori — Fuochisti (che siano autorizzati a funzionare da macchinista) — Conduttori capi — Conduttori principali.

Per le località che fossero provviste di scuole elementari complete od offrissero la possibilità agli agenti in esse residenti di fruire di permanenti per recarsi in località che ne sono provviste, l'ammissione a concorrere ai sussidi d'istruzione sarà limitata a coloro che aspirano a frequentare un corso di ginnasio o di scuola tecnica.

Art. 2.

La concessione dei sussidi d'istruzione è assolutamente facoltativa, di guisa che non implica verun impegno continuativo per l'avvenire.

E parimenti il fatto d'aver compiuto gli studi col beneficio del sussidio d'istruzione non costituisce alcun titolo di preferenza su altri condidati che aspirassero ad un impiego ferroviario, attesochè i sussidi sono istituiti unicamente per porre i figli degli agenti nella possibilità di ricevere un'istruzione adeguata.

Art. 3.

Il numero dei sussidi conferibili per l'anno scolastico 1922-23 non potrà essere superiore a 100, come negli anni precedenti.

Il sussidio non potrà essere conferito contemporaneamente a più di due figli di uno stesso agente; e l'aggiudicazione del sussidio a due figli d'uno stesso agente sarà considerata, per uno di essi, quale *concessione eccezionale*, e, come tale, sarà ammessa solamente quando, dopo l'aggiudicazione completa dei sussidi agli aspiranti in condizioni normali, residuino dei posti disponibili.

Art. 4.

Per l'ammissione al concorso è necessario che l'agente presenti, per via gerarchica, regolare domanda alla Divisione compartimentale da cui dipende, corredandola dei documenti qui appresso specificati e designandovi chiaramente il corso (elementare, ginnasiale o tecnico) e la classe cui intende far ammettere il giovane, la qualifica propria e la residenza (stazione, fermata, ecc.).

I documenti da allegarsi alla domanda sono i seguenti:

a) estratto di nascita del giovane, in carta da bollo, legalizzato dal presidente del Tribunale;

b) attestato degli studi fatti, comprovante l'idoneità alla classe cui il giovane aspira;

c) attestato di vaccinazione o di sofferto vaiuolo; attestato di rivaccinazione se il giovane ha superato gli undici anni;

d) dichiarazione medica da cui risultino le condizioni fisiche del giovane e in ogni modo l'assoluta di lui immunità da qualsiasi malattia contagiosa;

e) dichiarazione firmata dall'agente, e redatta conforme il modello allegato *B*, con cui il medesimo:

1° si obbliga di provvedere alla somministrazione del corredo prescritto per il giovane, nel caso ottenesse il sussidio d'istruzione, nonchè alle successive sostituzioni dei capi di esso corredo logorati dall'uso;

2° autorizza l'Amministrazione a praticare sulle sue competenze la ritenuta mensile prevista dall'articolo 9;

3° certifica di possedere completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte, risultanti dal presente ordine di servizio, che disciplinano l'ammissione del beneficio di cui trattasi tanto rispetto ai rapporti ed agli impegni che viene a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che viene ad avere verso l'Istituto d'istruzione e si obbliga a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

Il certificato di cui alla lettera *c*), in carta libera, dovrà essere vidimato dal Sindaco del comune in cui risiede il ricorrente ed autenticato dal Prefetto, a sensi dell'art. 13, comma 3°, del re-

golamento per gli esami nelle scuole medie ed elementari approvato con R. decreto 13 ottobre 1904, n. 598.

La dichiarazione medica di cui alla lettera *d*) dovrà essere rilasciata dal sanitario dell'Amministrazione addetto al riparto ove risiede l'agente.

Per gli agenti che, continuando a trovarsi nelle condizioni volute, aspirassero alla rinnovazione del sussidio fruito durante l'anno scolastico 1921-22, basterà che l'istanza sia corredata dal certificato medico e dalla dichiarazione di cui ai punti *d*) ed *e*) e dall'attestato di rivaccinazione di cui al punto *c*), se il giovane ha superato gli anni 11.

Se l'agente chiede il sussidio per due figli, dovrà presentare due distinte domande, ciascuna corredata dai prescritti documenti indicando quale di esse debba ritenersi normale e quale eccezionale.

Il termine utile per la presentazione delle domande è fissato al 10 settembre 1922.

Art. 5.

Spirato il termine utile per la presentazione di dette domande, ciascuna Divisione compartimentale interessata, previa diligente revisione di esse per accertare la regolarità della loro documentazione e l'esattezza delle circostanze addottevi, le trasmetterà d'urgenza alla Direzione generale mediante apposita accompagnatoria in cui dovrà esprimere il suo parere per ogni singola domanda, nonchè esporre tutte quelle osservazioni che possono influire sulla scelta degli ammittendi al beneficio del sussidio, quali, ad esempio, i titoli di benemerenza per anzianità e precedenti di servizio del richiedente; le condizioni di famiglia, avendo speciale riguardo al numero dei figli, cui il richiedente deve provvedere; le condizioni igieniche della località in cui risiede il richiedente, le previsioni di una lunga permanenza nella località stessa, oppure di un prossimo trasloco, ecc.

Le domande, completate come sopra, dovranno pervenire al Servizio Personale ed affari generali non più tardi del 15 settembre 1922.

I sussidi verranno aggiudicati dalla Direzione generale che comunicherà in tempo utile alla Divisione compartimentale l'elenco degli aspiranti prescelti.

Art. 6.

Per il conferimento del sussidio d'istruzione si richiede che i giovani si trovino nei seguenti limiti di età:

a) non meno di 6 anni e non più di 8, per la prima classe del corso elementare;

b) non più di 12, per la prima classe del corso ginnasiale e tecnico;

(con un progressivo aumento di un anno sui detti termini per ognuna delle successive classi del rispettivo corso).

Art. 7.

I giovani ammessi al beneficio del sussidio di istruzione presso il Collegio-convitto comunale di Veroli vi frequenteranno, a seconda dei loro studi, o le scuole elementari comunali, o il Regio ginnasio o la scuola tecnica pareggiata.

I suddetti giovani, in quanto avessero studiato precedentemente in istituti privati o sotto la vigilanza paterna, dovranno subire, per l'ammissione alla classe a cui aspirano, una prova di esame nell'Istituto, ove non ostino le disposizioni delle leggi e dei regolamenti scolastici, e, non superando tale prova, potranno essere assegnati a quella classe inferiore dello stesso corso per la quale saranno riconosciuti idonei, quando non vi ostino le loro condizioni di età e sempre quando le famiglie, da preavvisarsi all'uopo, vi siano consenzienti.

I giovani provenienti dalle scuole regie o pareggiate saranno inscritti senz'altro esame alla classe cui furono promossi nei detti istituti.

Art. 8.

Per niun motivo nè agli agenti o persone di famiglia, nè agli alunni si accorderanno biglietti di viaggio in più dei regolamen-

tari per recarsi al Collegio di Veroli in cui sia stato ammesso l'alunno o dall'Istituto stesso alla località di residenza dell'agente.

Art. 9.

La retta mensile dovuta al Collegio per ogni alunno ammesso al beneficio è di lire 150 delle quali lire 62 sono a carico dell'agente, padre dell'alunno, (in seguito all'aumento di lire 15 disposto con decorrenza 1° aprile 1922) e lire 88 stanno a carico dell'Amministrazione e rappresentano il sussidio d'istruzione da essa accordato all'agente a favore di ciascun figlio.

L'ammontare delle integrali rette mensili di lire 150 per alunno viene corrisposto all'Istituto direttamente dall'Amministrazione ferroviaria, la quale pertanto si rimborsa dell'importo della quota parte di retta che deve stare a carico dell'agente (lire 62 mensili) praticando la corrispondente ritenuta sulle di lui competenze.

Il pagamento di tali corrispettivi si fa dall'Amministrazione all'Istituto *in quattro rate trimestrali anticipate*, di cui la prima al 1° ottobre; la seconda al 1° gennaio; la terza al 1° aprile e la quarta al 1° luglio. Per contro la trattenuta di cui sopra a carico dell'agente si pratica *di mese in mese posticipatamente*.

Ne segue che tali trattenute mensili di lire 62 devono applicarsi *per periodi indivisibili di tre mesi l'uno decorribili* dalle competenze di ottobre, e ciò fino a totale ricupero della corrispondente rata trimestrale anticipatamente pagata dall'Amministrazione di guisa che, per ognuna di queste rate trimestrali, si praticheranno tre trattenute mensili di lire 62 l'una..

Art. 10.

Salvo i casi previsti al successivo articolo 11, il pagamento della integrale retta di lire 150 si intende dovuto al Collegio per l'intero periodo di 12 mesi, decorribili dalla data dell'apertura dell'anno scolastico (1° ottobre), compresovi quindi il periodo delle vacanze scolastiche finali.

Durante le dette vacanze però sarà in facoltà della famiglia dell'alunno di lasciare il medesimo nel Collegio; e viceversa sarà escluso ogni diritto a riduzione di retta per quel qualunque periodo delle vacanze stesse durante il quale la famiglia, nei limiti concessi dalle norme disciplinari vigenti in materia nel Collegio, credesse di richiamare presso di sè l'alunno.

Anche nel caso in cui la famiglia, appena ultimato l'anno scolastico ed iniziate le vacanze finali, intendesse di richiamare presso di sè definitivamente l'alunno, non si farà luogo ad alcuna rifusione nè totale, nè parziale della IV rata trimestrale pagata anticipatamente dall'Amministrazione, la quale quindi continuerà a praticare la ritenuta mensile di lire 62 a carico dell'agente.

Art. 11.

Se nel corso dell'anno scolastico, pel quale fu conferito il sussidio, l'alunno fosse espulso dal Collegio o venisse a morire, ovvero l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per essere avvenuto un trasferimento del padre in località non ammessa al beneficio del sussidio od il trasferimento ad una categoria di personale esclusa dal beneficio stesso, o la di lui destituzione o la di lui morte, o, per qualsiasi altra circostanza, trovasse di far luogo alla soppressione definitiva del sussidio di istruzione prima della fine dell'anno scolastico, il pagamento della retta di lire 150 si intenderebbe solamente dovuto a tutto il trimestre la cui rata anticipata fosse già stata pagata, e le ritenute mensili verrebbero quindi praticate solamente fino al totale ricupero della quota parte di detta retta trimestrale facente carico all'agente.

Parimenti, nel caso in cui la famiglia ritirasse definitivamente presso di sè l'alunno, si intenderà dovuto il pagamento della retta mensile di lire 150 (e si faranno le corrispondenti ritenute all'agente) pel solo trimestre la cui rata anticipata già venne a maturarsi, quando tale richiamo si verificasse nel corso dei primi otto mesi dell'anno scolastico (dal 1° ottobre al 30 maggio). Qualora invece il richiamo avesse luogo posteriormente, e cioè dal 1° giugno al 30 settembre, si intenderà dovuto (e si faranno le corrispondenti trattenute all'agente), oltre che il pagamento della rata riferentesi al terzo trimestre, anche quella riguardante il quarto.

Art. 12.

Oltre la quota di retta mensile, di cui all'art. 9, stanno a totale carico dell'agente, padre dell'alunno, le spese per il pagamento delle tasse scolastiche a norma dei regolamenti scolastici in vigore per le scuole secondarie classiche e tecniche governative. Quanto alla istruzione elementare, intesa come gratuita, resta a carico dell'agente il pagamento della tassa stabilita dalla legge 8 luglio 1904, n 407.

Devono pure rimanere a carico dell'agente le spese accessorie sostenute per i seguenti titoli:

1° per acquisto di libri di testo;

2° per acquisto di medicinali;

3° per risarcimento dei danni eventualmente arrecati dall'alunno (indipendentemente dall'uso ragionevole degli oggetti affidatigli) al mobilio, ai locali, alle suppellettili ed alla proprietà in genere dell'Istituto.

A tale scopo l'agente dovrà tenere un deposito a conto corrente di lire 50, da rinnovarsi quando ve ne sarà bisogno.

Per il rimborso delle spese accessorie sopra specificate il Collegio terrà un conto corrente per ogni alunno, onde poter regolare le corrispondenti partite direttamente con le famiglie, giacchè l'Amministrazione ferroviaria, per tutto quanto si riferisce alle tasse scolastiche ed altre spese accessorie, non si assume alcuna ingerenza, non intendendo essa di accordare alle famiglie altro concorso finanziario all'infuori di quello costituito dal sussidio di istruzione, pari a lire 88 mensili per ogni alunno.

Art. 13.

Rimangono invece a carico del Convitto le spese accessorie da sostenersi pei seguenti titoli: per la manutenzione ordinaria (lavatura, stiratura e rammendatura dei capi di corredo, biancheria personale e da letto, maglie ed abiti) — per assistenza medica e per speciale regime dietetico (esclusi i medicinali) prescritto in caso di malattia — per il lume ed il servizio.

Il Collegio provvederà inoltre a proprio carico a fornire ed a mantenere ad ognuno dei convittori ammessi una lettiera in ferro con un pagliericcio, un materasso con crine vegetale, un guanciale di bambagia, nonchè il mobilio necessario e cioè un comodino completo, un armadietto o cassettone, due seggiole ed un attaccapanni.

L'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato vi concorre con la somma fissa annua di lire 3000.

Art. 14.

Gli effetti di corredo di cui debbono esser provvisti i convittori sono quelli indicati nell'unito elenco (allegato *C*).

Quanto al corredo si avvertono i concorrenti che è loro obbligo non solo di fornirlo al completo ed in buono stato conforme è prescritto, ma altresì di provvedere alle successive sostituzioni degli oggetti logorati dall'uso; essendochè al Collegio incombe solamente l'obbligo della *manutenzione ordinaria* e non della rinnovazione dei capi di corredo.

Ogni alunno verrà poi fornito dal Collegio, *a spese della famiglia,* di due tuniche.

Per la fornitura di queste, come pure per le due uniformi di cui al citato allegato *C,* le famiglie dovranno prendere gli opportuni accordi direttamente col Collegio.

Si rammenta poi in modo speciale che ogni singolo alunno deve essere fornito, come è prescritto, di pettini e spazzole esclusivamente per uso personale, da non prestarsi mai ad altri.

Si previene pure, ad ogni buon fine, che chi si presentasse al Collegio non provvisto al completo del prescritto corredo, potrebbe essere escluso dal beneficio del sussidio d'istruzione.

Art. 15.

Il trattamento dietetico cui avranno diritto gli alunni, ammessi al collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, consterà di *tre* pasti al giorno, così costituiti:

1° — *Colazione.* — Caffè e latte e pane;

2° — *Pranzo*. — Minestra, pietanza con contorno, frutta, pane e vino;

3° — *Cena*. — Pietanza con contorno, insalata o frutta, pane e vino.

La diminuzione del vitto come misura punitiva non potrà essere applicata che a termini del Regolamento disciplinare del Collegio, approvato dall'Amministrazione, e non potrà verificarsi che sul vino o sulla frutta.

Art. 16.

Indipendentemente dalla visita che ogni alunno prima della ammissione al Collegio deve subire da parte del sanitario dell'Amministrazione addetto al reparto dove ha sede la sua famiglia, per il rilascio del certificato di cui alla lettera *d*) dell'art. 4, rimane prescritto che tutti indistintamente gli alunni, sia all'atto del loro primo ingresso nel collegio, sia ogni qualvolta vi tornino dopo essere stati, anche per poco tempo, presso la loro famiglia per malattia, ovvero per vacanze lungo l'anno o durante l'autunno, dovranno subire una visita sanitaria da parte del medico del Collegio.

Art. 17.

Il sussidio d'istruzione può essere *temporaneamente sospeso* o *definitivamente soppresso* a seconda dei casi.

Alla temporanea sospensione del sussidio si può far luogo su proposta della Direzione dell'Istituto e per periodo di breve durata nel corso dell'anno scolastico, in confronto degli alunni che si rendano demeritevoli per cattiva condotta, o poco studio, o che incorrano nella misura punitiva della sospensione temporanea dalla scuola, ovvero per altri seri motivi.

Durante la sospensione del sussidio d'istruzione, da qualunque causa provocata, compresa quella della sospensione temporanea dalla scuola, l'alunno continuerà a rimanere nel Collegio come convittore senza veruna riduzione della retta mensile, e il pagamento di questa retta sarà a totale carico della famiglia, proporzionalmente alla durata della sospensione del sussidio.

Si fa luogo alla soppressione definitiva del sussidio nei seguenti casi:

1° quando l'alunno per demeriti disciplinari, di studio o di qualsiasi altro genere incorra nella *espulsione* dalla scuola o dal Collegio;

2° di massima quando l'alunno non abbia conseguito nelle sessioni di luglio e di ottobre la promozione alla classe superiore e sempre, in ogni modo, ove si tratti di alunno ripetente;

3° quando l'agente, fruente del sussidio, sia trasferito in località non ammessa al beneficio o passi ad una categoria di personale che ne è esclusa, o venga collocato a riposo, o sia destituito o muoia.

La soppressione del sussidio ha effetto non solo per tutto l'anno scolastico in corso, ma anche oltre l'anno stesso, qualora venga conservata l'istituzione dei sussidi d'istruzione.

Di massima però nei casi previsti al n. 3 sarà continuato il sussidio d'istruzione fino al compimento dell'anno scolastico in corso, subordinatamente però alla condizione, pei casi di quiescenza, di destituzione e di morte, che l'agente o la famiglia del giovane offrano valida garanzia per il pagamento delle rimanenti rate.

In caso di sospensione o privazione del sussidio, l'Amministrazione ferroviaria informerà tosto i parenti del giovane.

Art. 18.

A maggior incremento della disciplina degli studi l'Amministrazione ferroviaria concederà, come nei decorsi anni, alcuni premi speciali agli alunni che si saranno maggiormente distinti per buona condotta, diligenza e profitto.

Un premio di lire 250, intestato al nome dell'alunno Fulvio Innamorati, morto il 10 giugno 1919 nel Convitto di Veroli, verrà inoltre concesso anche quest'anno al migliore alunno che frequenterà il ginnasio o la scuola tecnica.

N. B. — Si avverte per norma che le riduzioni di retta concesse dal Convitto a più fratelli (in base all'art. 35 del suo regolamento organico) non sono applicabili agli alunni sussidiati.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Il Direttore generale
C. CROVA.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 6v-1922.*

ELENCO

delle località i cui agenti delle categorie prestabilite possono concorrere al conseguimento dei sussidi d'istruzione per l'ammissione nel Collegio di Veroli.

Linea Pisa-Roma.

Rosignano — Vada — Cecina — Bibbona — Bolgheri — Castagneto — S. Vincenzo — Campiglia Marittima — Vignale Riotorto — Follonica — Scarlino — Gavorrano — Giuncarico — Montepescali — Rispescia — Alberese — Talamone — Albenga — Orbetello — Capalbio — Chiarone — Montalto — Corneto — S. Marinella — S. Severa — Furbara — Palo — Palidoro — Maccarese — Ponte Galera.

Linea Pisa-Cecina-Volterra.

Colle Salvetti — Fauglia — Orciano — Santa Luce — Castellina Marittima — Cecina — Riparbella — Casino di Terra — Ponte Ginori.

Linea Ponte Galera-Fiumicino.

Fiumicino.

Linea Campiglia-Piombino.

Poggio all'Agnello — Porto Vecchio — Piombino.

Linea Empoli-Chiusi.

Poggibonsi — Asciano — Rapolano — Lucignano — Sinalunga — Torrita — Chianciano.

Linea Asciano-Grosseto.

S. Giovanni d'Asso — Torrenieri — Monte Amiata — S. Angelo Cinigiano — Monte Antico — Paganico — Roccastrada — Sticciano.

Linea Aulla-Monzone.

Aulla — Pallerone — Serricciolo — Fivizzano Rometta — Fivizzano — Gassano — Gragnola — Monzone.

Linea Attigliano-Viterbo.

Sipicciano — Grotte S. Stefano — Montefiascone.

Linea Viterbo-Capranica Sutri-Roma.

S. Martino al Cimino — Tre Croci — Vetralla — Barbarano Romano — Capranica Sutri — Bassano di Sutri — Oriolo — Manziana — Bracciano — Vigna di Valle — Crocicchie — Anguillara — Cesano — La Storta Formello.

Linea Ronciglione-Capranica Sutri.

Ronciglione-Madonna del Piano.

Linea Orte-Terni.

Nera Montoro — Narni.

Linea Roma-Chiusi.

Settebagni — Monte Rotondo — Fara Sabina — Poggio Mirteto — Stimigliano — Civitacastellana — Gallese — Orte — Bassano Teverina — Attigliano — Alviano — Castiglione Teverina — Baschi — Allerona — Ficulle — Città della Pieve — Chiusi.

Linea Roma-Napoli.

Ciampino — Montecompatri — Zagarolo — Palestrina — Labico — Valmontone — Segni Paliano — Anagni — Sgurgola — Morolo — Ferentino — Ceccano — Pofi Castro — Ceprano — Isoletta — Roccasecca — Aquino — Pontecorvo — Cassino — Rocca d'Evandro — Mignano — Tora Presenzano — Caianello Vairano — Riardo — Pignataro.

Linea Roma-Terracina.

Pavona — Cecchina — Lanuvio — Giulianello — Cori — Cisterna — Norma Ninfa — Sermoneta — Sezze — Piperno — Sonnino — Frasso — Terracina.

Linea Roma-Albano Laziale-Cecchina-Nettuno.

Marino Laziale — Villini-Castel Gandolfo — Albano Laziale — Carroceto — Anzio — Nettuno.

Linea Roccasecca-Avezzano.

Arce — Fontana — Arpino — Isola Liri — Sora — Balsorano — San Vincenzo — Civita d'Antino — Civitella Roveto — Capistrello.

Linea Sparanise-Gaeta.

Maiorisi — Carinola — Cascano — Sessa Aurunca — Cellole Fasani — Castelforte — SS. Cosma e Damiano — Minturno — Formia.

Linea Velletri-Segni Paliano.

Lariano — Artena Valmontone.

Linea Caianello-Isernio.

Presenzano — Sesto Campano — Caprioti al Volturno — Venafro — Rocca Ravindola — Monteroduni — S. Agapito Longano.

Linea Cancello-Benevento.

Montoro — Solofra — Serino.

Linea Rocchetta S. Antonio-Avellino.

Rocchetta S. Antonio — Pisciolo — Monteverde — Aquilonia — Monticchio — Rapone Ruvo — Calitri PP. Cairano — Conza Andretta — Morra — Lioni — S. Angelo dei Lombardi — Nusco — Bagnoli Irpino — Montella — Cassano Irpino — Monte Marano — Castelfranci — Paternopoli — Luogosano S. Magno — Taurasi — Lapio — Montemiletto — Montefalcione — Parolise — Salza Irpina.

Linea Napoli-Brindisi.

Montecorvino — Eboli — Campagna — Persano — Contursi Sicignano — Buccino — Ponte S. Cono — Romagnano Vietri — Balvano — Bella Muro — Baragiano — Picerno — Tito Vaglio — Brindisi Montagna — Trivigno — Albano di Lucania — Campomaggiore — Calciano Tricarico — Grassano Garaguso — Salandra Grottole — Ferrandina — Pisticci — Bernalda — Ginosa — Chiatona — Monteiasi — Grottaglie — Francavilla Oria — Latiano — Mesagne.

Linea Salerno-Mercato Sanseverino.

Fratte — Pellezzano — Baronisi — Fisciano.

Linea Battipaglia-Reggio.

Battipaglia — S. Nicola Varco — Albanella — Capacio — Pesto — Ogliastro Cilento — Agropoli — Torchiara — Rutino Omignano — Castelnuovo Vallo — Casal Velino — Ascea — Pisciotta — San Mauro — Centola — Celle di Bulgheria — Torre Arsaia — Policastro — Capitello — Vibonati — Sapri — Acquafredda Maratea — Marina di Maratea — Praia — S. Nicola Arcella — Scalea — Verbicaro — Grisolia C. — Cirella — Diamante — Belvedere — Capo Bonifati — Cetraro — Acquappesa — Guardia Piemontese — Fuscaldo — Paola — S. Lucio Marina — Fiumefreddo B. — Longobardi — Belmonte — Amantea — Serra — Nocera T. Falena — Santa Eufemia M. — S. Eufemia B. — S. Pietro a Maida — Curinga — Francavilla Angitola — Pizzo — Monteleone — Briatico — Parghelia — Tropea — Ricordi — Jappolo — Nicotera — Rosarno — Gioia T. Palmi — Bagnara — Favazzina — Scilla — Cannitello — Villa S. Giovanni — Catona — Gallico — Archi Reggio.

Linea S. Eufemia-Catanzaro M.

S. Biase — Nicastro — Feroleto — Marcellinara — Settignano — Corace.

Linea Sicignano-Lagonegro.

Galdo — Petina — Auletta — Polla — Atena — Sala Consilina — Sassano Teggiano — Padula — Montesano — Casalbuono — Legonegro.

Linea Metaponto-Reggio.

Metaponto — S. Basilio Pisticci — Montalbano Jonico — Policoro — Nova Siri — Rocca Imperiale — M. Giordano — Roseto — Amendolara — Trebisacce — Torre Cerchiara — Sibari — Corigliano — Rosarc — Mirto Crosia — S. Giacomo — Pietrapaola — Campana — Cariati — Crucoli — Cirò — Torre Melissa — Strongoli — Cotrone — Isola Capo Rizzuto — Cutro — S. Leonardo di Cutro — Rocca Bernarda — Batricello — Cropani — Sellia — Simmeri e Crichi — Catanzaro Marina — Squillace — Montauro — Soverato — S. Sostene — S. Andrea — Badolato — S. Caterina Jonica — Guardavalle — Monasterace — Riace — Caulonia — Roccella — Gioiosa Jonica — Siderno — Gerace — S. Ilario — Ardore — Bovalino — Bianconovo — Brancaleone — Palizzi — Bova — Condofuri — Melito — Saline — Lazzaro — Pellaro — S. Gregorio.

Linea Sibari-Cosenza-Pietrafitta.

Cassano all'Jonio — Spezzano Albanese — Tazria — S. Marco Roggiano — Mongrassano Cervicati — Torano Lattarico — Acri Bisi-

gnano — Montalto Rose — Castiglion Cosentino — Pedace — Pietrafitta.

Linea Cosenza-Paola.

Rende S. Fili — Falconara Albanese — S. Lucido.

Linea Bologna-Foggia-Brindisi-Gallipoli.

Galleria Cattolica — Mondolfo Marotta — Montemarciano — Varano — Osimo Castelfidardo — Loreto — Porto Recanati — Potenza Picena — Porto Civitanova — S. Elpidio a Mare — Porto S. Giorgio — Pedaso — Cupramarittima — Grottammare — Sambenedetto del Tronto — Porto d'Ascoli — Tortoreto Nereto — Giulianova — Montepagano — Rosburgo — Atri Mutignano — Silvi — Montesilvano — Castellammare Adriatico — Pescara — Francavilla a Mare — Tollo Carosa Sannita — Ortona a Mare — S. Vito Lanciano — Fossacesia — Torino di Sangro — Casalbordino — Lebba — Vasto — S. Salvo — Montenero Petacciato — Termoli — Campomarino — Chieuti Serracapriola — Ripalta — Lesina — Poggio Imperiale — Apricena — Rignano Garganico — Arpi — Incoronata — Ortanova — Stornara — Cerignola — Candida — Trinitapoli — Ofantino — Margherita di Savoia — S. Spirito — Bitonto — Noicattaro — Mola di Bari — Cisternino — Ostuni — Carovigno— Serranova — S. Vito dei Normanni — Tuturano — San Pietro Vernotico — Squinzano — Trepuzzi — Surbo — S. Cesario — S. Donato — Galugnano — Sternatia — Zollino — Soleto — Galatina — Galatone — Nardò Centrale — S. Nicola — Alezio.

Linea S. Benedetto-Ascoli Piceno.

Monteprandone — Monsampolo — Spinetoli Colli — Offida Castel di Lama — Marino del Tronto.

Linea Giulianova-Teramo.

Mosciano S. Angelo — Notaresco — Bellante Ripattone — Castellalto Canzano.

Linea Castellammare-Sulmona.

Manoppello — Alanno — S. Valentino Caramanico — Torre dei Passeri — Tocco Castiglione — Bussi — Popoli — Pentima — Pratola Peligna.

Linea Sulmona-Terni.

Raiano — Molina — Acciano — Beffi — Fontecchio — Fagnano Campano — S. Demetrio del Vestini — Paganica — Sassa Tornimparte —

Vigiiano — Sella di Corno — Rocca di Corno — Rocca di Fondi — Antrodoco B. V. — Castel S. Angelo — Cittaducale — Contigliano — Greccio — Piediluco — Marmore — Stroncone.

Linea Zollino-Otranto.

Corigliano — Maglie — Bagnolo — Otranto.

Linea Foggia-Potenza.

Ordona — Ascoli Satriano — Candela — Rocchetta S. Antonio — Forenza — Castel Lagopesole — Pietragalla — Avigliana.

Linea Rocchetta-Spinazzola.

S. Nicola di Melfi — Rapolla Lavello — Venosa — Palazzo S. Gervasio — Spinazzola.

Linea Sumona-Isernia.

Carpinone — Pettoranello — Sessano Civitanova — Pescolanciano — Chiauci — Carovilli Agnone — Vastogirardi — S. Pietro Avellana — Costel di Sangro — Montenero Valcocchiara — Alfedena Scontrone — S. Ilario Sangro — Roccaraso — Rivisondoli Pescocostanzo — Palena — Campo di Giove — Cansano — Pettorano sul Gizio.

Linea Isernia-Campobasso.

Guardiaregia — Campochiaro — S. Paolo Matese — Boiano — San Massimo — Cantalupo S. Angelo in Grotte.

Linea Spinazzola-Gioia del Colle.

Poggio Orsini — Casale d'Altamura — Santeramo.

Linea Foggia-Manfredonia.

Amendola — Fontanarosa — Manfredonia.

Linea Bari-Taranto.

Modugno — Bitetto — Grumo — Acquaviva — S. Basilio Mottola — Castellaneta — Palagianello — Palagiano Mottola — Massafra.

Linea Barletta-Spinazzola.

Canne — Canosa — Minervino — Acquatetta.

Linea Napoli-Benevento-Foggia.

Frasso Dugenta — Amorosi — Telese — Solopaca — S. Lorenzo Maggiore — Casalduni — Vitulano — Paduli — Apice S. Arcangelo — Montecalvo — Ariano — Pianerottolo — Savignano Greci — Montaguto Panni — Orsara di Puglia — Bovino — Cervaro.

Linea Benevento-Campobasso-Termoli.

Pietra Elcina — Pescolamazza — Fragneto Monforte — Campolattaro — Pontelandolfo — Morcone — S. Croce del Sannio — Sepino — San Giuliano del Sannio — Vinchiaturo — Baranello — Ripalimosani — Matrice Montagnano — Campolieto Monacilioni — Ripabottoni S. Elia — Bonefro S. Croce — Casacalenda — Ururi Rotello — S. Martino in Pensilis — Guglionesi Portocannone.

Linea Canicattì-Licata.

Delia — Campobello — Favarotta — S. Oliva.

Linea Siracusa-Noto-Licata.

Falconara — Butera — Dirillo — Biscari — Donnafugata — Sampieri.

Linea Valsavoia-Caltagirone.

Leone — Fildidonna Militello — Mineo — Vizzini — Grammichele.

Linea Termini Imerese-Messina.

Buonfornello — Campofelice — Lascari — Castelbuono — Pollina — Tusa — San Stefano di Camastra — Caronia — S. Fratello Acquedolci — S. Agata di Militello — S. Marco d'Aluzio — Zappulla — Naso Capo d'Orlando — Brolo Ficarra — Piraino — Gioiosa — S. Giorgio Oliveri — Falcone — Furnari Castroreale Bagni — S. Filippo Archi — S. Lucia Scala — Venetico Spadafora — S. Martino — Rometta — Saponara Bauso — Gesso.

Linea Palermo-Porto Empedocle.

Cerda — Sciara — Causo — Montemaggiore — Roccapalumba — Lercara — Castronovo — Cammarata — Acquaviva — Sutera Campofranco — Comitini — Aragona Caldare.

Linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi.

Marcatobianco — Valle d'Olmo — Vallelunga — Villalba — Marianopoli — Mimiani — S. Caterina.

Linea S. Caterina Xirbi-P. Empedocle.

Castrofilippo — Racalmuto — Grotte — Comitini.

Linea Palermo-Marsala-Trapani.

Capaci — Carini — Cinisi — Lo Zucco — Trappeto — Balestrate — Gibellina — S. Ninfa — Campobello — S. Nicola di Mazzara — Bambina — Ragatisi — Marausa — Paceco.

Linea S. Caterina Xirbi-Catania.

Imera — Villarosa — Castrogiovanni — Leonforte — Assoro — Raddusa — Saracei Catenanuova — Muglia — Sferro — Gerbini — Portiere Stella — Simeto — Motta — S. Martino Piana — Bicocca.

Linea Cagliari-Golfo Aranci.

Elmas — Assemini — Decimomannu — Vilasor — Serramanna — Samassi — Sauluri Stato — S. Gavino — Pabillonis — Ursa — Marrubin — Simaxis — Solarussa — Bauladu — Paulilatino — Abbasanta — Borore — Campeda — Giave — Torralba — Mores — Chilivani — Fraigas — Berobidda — Monti — Enas — Marinella.

Decimomannu — Monteponi.

Siliqua — Villamassargia — Cabitza — Monteponi.

Chivilani-Portotorres.

Scala di Giocca — Tissi Usini — Caniga — Sant'Orsola — S. Giorgio — S. Giovanni.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 6v-1922*

Io sottoscritto (1) residente a riferendomi alla mia istanza del diretta ad ottenere l'ammissione di mio figlio (2) al Collegio di Veroli col beneficio del sussidio d'istruzione, rilascio a corredo della istanza stessa ed a termini dell'art. 4 dell'ordine di servizio n. 5v 1921 la presente dichiarazione colla quale intendo:

1° Di formalmente obbligarmi a provvedere alla somministrazione del corredo prescritto pel giovane nel caso in cui il medesimo ottenga l'ammissione: nonchè di provvedere alle successive sostituzioni dei capi del corredo stesso che fossero logorati dall'uso;

2° Di formalmente autorizzare l'Amministrazione ferroviaria da cui dipendo a praticare sulle mie competenze una ritenuta mensile di L. 47 pari all'importo della quota parte della retta che deve stare a mio carico e per lo intero periodo di 12 mesi decorribili dal 1° ottobre;

3° Di formalmente certificare che posseggo completa ed esatta conoscenza delle condizioni tutte risultanti dal succitato ordine di servizio, che disciplinano l'ammissione al beneficio del sussidio d'istruzione, tanto rispetto ai rapporti e agli impegni, che, ottenendolo, verrò a contrarre con l'Amministrazione ferroviaria, quanto nei riguardi dei doveri e dei diritti che verrò ad avere verso il Collegio di Veroli e di obbligarmi a soddisfare alle condizioni stesse, senza veruna restrizione.

(Data e firma).

---

(1) Qualifica, nome e cognome.
(2) Nome.

Allegato **C** *all'ordine di servizio N. 6v–1922.*

ELENCO

degli effetti di corredo di cui debbono essere provvisti, a cura e spese delle rispettive famiglie, i giovani ammittendi al Collegio convitto di Veroli col beneficio del sussidio di istruzione.

N. 4 Lenzuola.
» 2 Sovracoperte bianche.
» 3 Foderette.
» 7 Camicie bianche di cui 5 per il giorno e 2 per la notte.
» 5 Paia di mutande.
» 2 Camicie di flanella o maglie.
» 8 Paia di calze.
» 6 Fazzoletti bianchi.
» 6 Fazzoletti colorati.
» 6 Solini.
» 3 Asciugamani.
» 3 Tovaglioli.
» 3 Paia scarpe.
» 2 Uniformi.
» 1 Cappotto.
» 1 Posata di pakfond.
1 Ombrello.
» - Pettini e spazzole per esclusivo uso personale.
» - Coperte secondo stagione.

ANNO XV - N. 30 27 LUGLIO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(453) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 11 *giugno* 1922, *n.* 987, *relativo alle concessioni di competenze accessorie al personale di macchina della trazione a vapore ed elettrica, dipendenti dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, in parziale esecuzione dell'art.* 6 *della legge* 7 *aprile* 1921, *n.* 368 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1 del Decreto legge Luogotenenziale del 13 agosto 1917, n. 1393;

Visto l'art. 6 della legge 7 aprile 1921, n. 368;

Visto il Decreto 23 febbraio 1921 del Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici relativo all'applicazione delle otto ore al personale di macchina e dei treni;

Sentito il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici di concerto con quello del Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Personale di macchina della trazione a vapore ed elettrica.

Il personale di macchina, cioè quello adibito alla condotta delle locomotive (intendendo con questa parola di indicare le locomotive ed automotrici sia a vapore che elettriche) dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, per il servizio inerente alle sue funzioni, da prestarsi secondo le norme del decreto 23 febbraio 1921 del Ministro dei Lavori Pubblici riceve,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 luglio 1922, n. 172.

oltre lo stipendio, i compensi indicati negli articoli seguenti, le cui disposizioni sostituiscono il Capo VII delle disposizioni sulle competenze accessorie, approvate con Decreto legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, e modificate coi decreti Luogotenenziali 31 ottobre 1918, n. 1744, e 11 giugno 1919, n. 913.

Art. 2.

Premio per ora di lavoro.

Per ogni ora impiegata in viaggio nella condotta delle locomotive è corrisposta una indennità di lire 1.60 al macchinista e di lire 1.20 al fuochista o assistente treni elettrici.

Le ore di viaggio sono computate secondo l'orario dei treni.

Agli effetti della corresponsione del premio si terrà conto anche dei ritardi, in arrivo, superiori a 60′, limitatamente alla parte eccedente la prima ora, semprechè non siano imputabili agli agenti interessati.

Il premio viene corrisposto anche per metà del tempo impiegato:

a) nelle operazioni accessorie computate in ore una sia in partenza che in arrivo pei treni a vapore e in 45 minuti pei treni elettrici, da ridursi in ogni caso a mezz'ora se la durata del percorso del treno in base all'orario non è superiore ad un'ora;

b) nei servizi locali, cioè quelli effettuati con treni e locomotive isolate fra stazioni e scali della stessa località o considerati tali per decisione del Direttore Generale;

c) nelle manovre, ad eccezione di quelle eseguite dalle locomotive dei treni nelle stazioni di passaggio e che non saranno da calcolare essendo già comprese nel tempo di viaggio, nonchè delle manovre in partenza o in arrivo se la durata loro non eccede la mezz'ora poichè in tal caso si considerano incluse nelle operazioni accessorie;

d) nella lavatura delle locomotive, in ragione di tre ore per volta, o nell'esecuzione di altri lavori in deposito inerenti al servizio di macchina, esclusa la disponibilità e la riserva non presenziata.

Se il tempo impiegato nei servizi suddetti (computato nel

modo indicato) supera nel mese le 100 ore per agente, la parte eccedente è aumentata della metà agli effetti del premio.

Art. 3.

Premio di percorrenza.

Al personale di macchina adibito alla condotta delle locomotive in viaggio o in servizio alle tradotte si corrisponde, per ogni 100 km. virtuali di percorso, un premio di lire 2.10 al macchinista e di lire 1.40 al fuochista o assistente treni elettrici.

Art. 4.

Indennità di pernottazione.

Quando le prestazioni in residenza degli agenti di macchina si svolgono in tutto od in parte dalle 22 alle 5, queste ore comprese, ovvero nell'intervallo stesso i detti agenti restano assenti dalla residenza per servizio di macchina, è corrisposta una indennità di pernottazione nella misura seguente:

	Per servizi fuori residenza	Per servizi in residenza e locali, riserva o disponibilità in deposito
Al Macchinista	L. 4	L. 0.40 per ora
Al Fuochista o Assistente T. E. .	» 3	» 0.30 » »

Agli effetti della liquidazione dell'indennità pei servizi fuori residenza si computa l'assenza considerando anticipata l'ora di partenza secondo l'orario e posticipata quella di arrivo, pure secondo l'orario, del tempo occorrente per le operazioni accessorie, calcolato come al comma *a*) dell'art. 2.

L'indennità di pernottazione per servizi fuori residenza è corrisposta anche quando il treno che non darebbe titolo, se in orario, all'indennità stessa, arrivi alle ore 23 o posteriormente per ritardo non imputabile agli agenti interessati.

In caso di viaggio comandato senza servizio per recarsi dalla residenza ad altra località per assumervi servizio o viceversa per farvi ritorno a servizio compiuto, l'ora d'orario di partenza e

quella di arrivo sono rispettivamente anticipata e posticipata di 15′.

Nella liquidazione dell'indennità pei servizi in residenza si trascurano le frazioni inferiori a mezz'ora e si computano per un'ora quelle uguali o superiori a mezz'ora.

Non sono ammesse due indennità di pernottazione per il periodo dalle 22 alle 5, queste ore comprese. Se in tale periodo l'agente ha dato prestazioni per le quali sono previste indennità di pernottazione diverse, si corrisponde soltanto la più favorevole.

Art. 5.

Trasferte.

Il personale di macchina riceve la diaria dell'indennità di trasferta, oltre che nei casi previsti dal Capo II delle disposizioni sulle competenze accessorie richiamate dall'art. 1 del presente decreto, anche dopo le prime 24 ore di assenza continuata dalla residenza per servizi effettuati nella circoscrizione e per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto.

La durata utile dell'assenza dalla residenza agli effetti della liquidazione della diaria si considera iniziata dopo 24 ore dalla partenza secondo l'orario, ed ultimata all'ora di arrivo in residenza pure secondo l'orario senza tener conto degli eventuali ritardi nè dei servizi accessori.

Resta abrogato il comma 1 *b*) dell'art. 35 delle disposizioni sulle competenze accessorie sopra richiamate.

Delle due indennità di pernottazione a cui può aver titolo, quella stabilita dal precedente art. 4 e quella inerente alla trasferta di cui il Capo II delle disposizioni sulle competenze accessorie succitate, è corrisposta al personale di macchina soltanto la seconda.

Art. 6.

Premio di interessamento.

L'Amministrazione potrà assegnare ai macchinisti e fuochisti addetti alla trazione a vapore un premio di interessamento alla

economia del combustibile calcolata, fino a nuova disposizione, di fronte al consumo verificatosi nel 1919.

Il premio, variabile a seconda dei casi, potrà, raggiungere il 25 % dell'economia realizzata e sarà assegnato per 3/5 ai macchinisti e 2/5 ai fuochisti.

Agli effetti della liquidazione del premio si terrà conto dei minuti ricuperati nella corsa dei treni aumentando la velocità nei limiti consentiti, e così pure dei minuti perduti dai treni in corsa e nelle stazioni per motivi non giustificati dipendenti dal personale di macchina

Il Direttore Generale stabilirà le ulteriori norme per la determinazione, liquidazione e ripartizione del premio, e potrà modificarlo tenendo conto dei risultati dell'esperienza.

Un ulteriore fondo non superiore al 5 % dell'economia realizzata potrà essere messo a disposizione del Direttore generale per assegnazione di premi a tutti coloro che abbiano con la loro opera o sorveglianza contribuito all'economia del combustibile.

Art. 7.

Soprassoldo per servizio in galleria.

Al personale di macchina della trazione a vapore addetto alla scorta dei treni transitanti su tratti di linea con lunghe gallerie, che presentano particolare disagio per il personale stesso, è accordato un soprassoldo da stabilirsi dal Direttore Generale per i singoli tratti di linea.

Il soprassoldo può essere diminuito o soppresso quando per il personale avessero a diminuire o cessare per qualsiasi causa i disagi dai quali il conferimento del soprassoldo è stato determinato.

Il soprassoldo spetta al solo personale residente od in sussidio presso i depositi che provvedono al servizio dei tratti di linea, pei quali il soprassoldo è stabilito, e non al personale di altro deposito che eccezionalmente percorre i tratti stessi con locomotive di semplice transito.

Art. 8.

Locomotive di manovra condotte da un solo agente.

L'agente che conduce locomotive di manovra senza il sussidio di altro agente per la condotta del fuoco riceve, oltre le competenze spettantigli per le funzioni di macchinista, anche quelle per ore di lavoro ed interessamento spettanti per le funzioni di fuochista.

Art. 9.

Servizi speciali.

Al personale di macchina che fosse impegnato per servizi speciali od in casi eccezionali potrà essere assegnato, in sostituzione di tutto o parte dei premi di cui al presente decreto, un apposito compenso globale la cui misura sarà caso per caso stabilita dal Direttore Generale.

Art. 10.

Funzioni superiori al grado.

Il macchinista incaricato di disimpegnare le funzioni di Capo deposito riceve, in luogo delle competenze accessorie di cui gli articoli precedenti, quelle spettanti al Capo deposito ed inoltre un soprassoldo di L. 2 per giornata di servizio. Se tali funzioni sono esercitate in via permanente viene inoltre usato il trattamento di alloggio o proalloggio spettante al Capo deposito.

I fuochisti ed assistenti T. E. incaricati di disimpegnare le funzioni di macchinista T. V. o T. E. oppure di macchinista di tradotte e manovre (anche per servizi di sola manovra) e gli altri agenti incaricati di disimpegnare le funzioni di fuochista od assistente ricevono il trattamento stabilito dal presente decreto per le funzioni esercitate, in luogo di quello corrispondente alla propria qualifica, ed inoltre un soprassoldo per ogni giornata di effettivo servizio nelle funzioni stesse pari alla trecentosessantesima parte della differenza fra lo stipendio minimo della quali-

fica di cui hanno esercitato le funzioni e quello di cui in fatto sono provvisti.

I soprassoldi di cui sopra sono soggetti al disposto dello articolo 150 delle disposizioni sulle competenze accessorie, citate all'art. 1 del presente decreto.

Art. 11.

Le disposizioni contenute nel presente decreto hanno vigore dal 1° gennaio 1922. Il computo degli arretrati sarà fatto con norme semplificative da approvarsi dal Direttore Generale. Sugli eventuali reclami contro la liquidazione che sarà fatta degli arretrati decide in via definitiva lo stesso Direttore Generale restando escluso al riguardo ogni altro ricorso in sede amministrativa o giudiziaria.

Ordiniamo che il presente decreto munito del sigillo dello Stato sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 giugno 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO — PEANO.

Visto, il guardasigilli: ROSSI LUIGI.

Regio decreto 11 ***giugno*** **1922,** ***n.*** **988,** ***relativo alla concessione di competenze accessorie al personale dei treni dipendente dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in parziale esecuzione dell'Art.*** **6** ***della legge*** **7** ***aprile*** **1921,** ***n.*** **368. (1)**

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 1 del Decreto legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393;

Visto l'art. 6 della legge 7 aprile 1921, n. 368;

Visto il Decreto 23 febbraio 1921 del Ministro Segretario di Stato dei Lavori Pubblici relativo all'applicazione delle otto ore al personale di macchina e dei treni;

Sentito il Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici di concerto con quello del Tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Personale dei treni.

Il personale dei treni dipendente dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato per il servizio inerente alle sue funzioni da prestarsi secondo le norme del Decreto 23 febbraio 1921 del Ministro dei Lavori Pubblici riceve, oltre lo stipendio, i compensi indicati negli articoli seguenti, le cui disposizioni sostituiscono il Capo VIII delle disposizioni sulle competenze accessorie, approvate col Decreto legge Luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393, e modificate coi Decreti Luogotenenziali 31 ottobre 1918, n. 1744, e 11 giugno 1919, n. 913.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 22 luglio 1922, n. 172.

Art. 2.

Premio per ora di lavoro.

Per ogni ora impiegata in viaggio per servizio di scorta ai treni ed alle tradotte è corrisposto un premio di:

L. 1.60 al Conduttore capo;
L. 1.40 al Conduttore principale;
L. 1.20 al Conduttore;
L. 1.10 al Frenatore.

Le ore suddette sono computate secondo l'orario dei treni.

Agli effetti della corresponsione del premio si terrà conto anche dei ritardi, in arrivo, superiori a 60', limitatamente alla parte eccedente la prima ora, semprechè non siano imputabili agli agenti interessati.

Il premio viene corrisposto anche per metà del tempo occorrente per le operazioni accessorie computate in 60' per ogni treno o tradotta scortata in servizio, ma per non più di quattro ore per ogni periodo lavorativo.

Se il tempo impiegato nei servizi suddetti (calcolato nel modo indicato) supera nel mese le 110 ore per agente, la parte eccedente è aumentata della metà agli effetti del premio.

Art. 3.

Indennità di pernottazione.

Quando le prestazioni in residenza degli agenti dei treni si svolgono in tutto od in parte dalle 22 alle 5, queste ore comprese, ovvero nell'intervallo stesso i detti agenti restano assenti dalla residenza per servizio di scorta ai treni, è corrisposta una indennità di pernottazione nella misura seguente:

	Per servizi fuori residenza	Per servizi d'ufficio, spunta carri o delle merci e simili, per riserva in residenza e per disponibilità in deposito
	—	—
Ai Conduttori capi . . .	L. 3.00	0.30 per ora
Ai Conduttori pri[illegible] .	» 2.90	0.25 » »
Ai Conduttori	» 2.80	0.25 » »
Ai Frenatori	» 2.70	0.20 » »

Agli effetti della liquidazione dell'indennità di pernottazione per i servizi fuori residenza si computa l'assenza considerando anticipata l'ora di partenza secondo l'orario e posticipata quella di arrivo, pure secondo l'orario, di 30′ per tener conto del tempo occorrente per le operazioni accessorie.

L'indennità di pernottazione per servizi fuori residenza è corrisposta anche quando il treno che non darebbe titolo, se in orario, all'indennità stessa, arrivi alle ore 23 o posteriormente per ritardo non imputabile agli agenti interessati.

In caso di viaggio comandato senza servizio per recarsi dalla residenza ad altra località per assumervi servizio, o viceversa per farvi ritorno a servizio compiuto, l'ora di orario di partenza e quella di arrivo sono rispettivamente anticipata e posticipata di 15′.

Nella liquidazione dell'indennità di pernottazione pei servizi in residenza si trascurano le frazioni inferiori a mezz'ora e si computano per un'ora le frazioni uguali o superiori a mezz'ora.

Non sono ammesse due indennità di pernottazione per il periodo dalle 22 alle 5, queste ore comprese. Se in tale periodo l'agente ha dato prestazioni per le quali sono previste indennità di pernottazione diverse, si corrisponde soltanto la più favorevole.

Art. 4.

Trasferte.

Il personale addetto alla scorta dei treni riceve la diaria della indennità di trasferta oltre che nei casi previsti dal Capo II delle disposizioni sulle competenze accessorie richiamate all'articolo 1 del presente decreto, anche dopo le prime 24 ore di assenza continuata dalla residenza per servizi effettuati nella circoscrizione e per conto del deposito o della stazione cui è stabilmente addetto.

La durata utile dell'assenza dalla residenza agli effetti della liquidazione della diaria, si considera iniziata dopo 24 ore dalla partenza secondo l'orario ed ultimata all'ora di arrivo in residenza pure secondo l'orario, senza tener conto degli eventuali ritardi nè dei servizi accessori.

Resta abrogato il comma 1 b) dell'art. 35 delle disposizioni sulle competenze accessorie, sopra richiamate.

Delle due indennità di pernottazione a cui può avèr titolo, quella stabilita dal precedente articolo 3 o quella inerente alla trasferta di cui al Capo II delle disposizioni sulle competenze accessorie succitate, è corrisposta al personale dei treni soltanto la seconda.

Art. 5.

Servizio fatto a carri misti da squadre fisse durante il viaggio.

Gli agenti dei treni che fanno parte delle squadre fisse trasbordatrici, cioè quelle incaricate del carico, dello scarico, del trasbordo e del riordino delle merci nei carri misti, da eseguirsi durante il viaggio, oltre i compensi previsti dai precedenti articoli, ricevono, a seconda della loro qualifica, un premio addizionale, per ogni ora di lavoro prestato (computato a norma dell'art. 2) di:

L. 0.35 i conduttori capi;
L. 0.30 i conduttori principali;
L. 0.25 i conduttori;
L. 0.20 i frenatori.

I manovali trasbordatori che fanno parte delle squadre suddette ricevono, in luogo della indennità di trasferta, le competenze stabilite dal presente decreto per i frenatori occupati in questo speciale servizio.

Il personale non compreso nella squadra fissa che viaggia col treno da questa servito non ha titolo al premio di cui sopra.

Art. 6.

Soprassoldo per cumulo funzioni.

Per la scorta dei treni per i quali il turno di servizio stabilisce specificamente che l'agente a cui sono affidate le funzioni di capo del treno, deve disimpegnare anche il servizio di conduttore

principale ai trasporti, quando il cumulo di queste funzioni sia considerato tale dall'Amministrazione da giustificare un compenso maggiore di quello dovuto alla sola funzione di capo del treno, è corrisposto all'agente stesso, in più delle altre competenze per esso previste dal presente decreto, anche il premio per ore di lavoro previste per le funzioni di conduttore principale.

Art. 7.

Agenti addetti esclusivamente ai servizi locali.

Agli agenti del personale dei treni addetti esclusivamente ai servizi locali cioè quelli effettuati per scortare i treni o locomotive isolate tra stazioni o scali della medesima località o considerati tali per decisione del Direttore generale, in luogo delle competenze previste dai precedenti articoli, si corrisponde, proporzionalmente alle giornate di presenza in servizio, un compenso pari alla media dell'importo mensile del premio per ore di lavoro e della indennità di pernottazione liquidate agli agenti di pari qualifica dello stesso deposito addetti al servizio di scorta degli altri treni.

La media sarà stabilita trascurando le competenze degli agenti con assenze maggiori di 10 giorni nel mese.

Art. 8.

Premio per servizi in residenza.

Gli agenti del personale dei treni che, per esigenze di servizio, sono distolti dallo scortare i treni ed assegnati ad altre funzioni nella residenza (lavori di ufficio, spunta dei carri e delle merci e simili) ricevono per le giornate di loro presenza in servizio in queste funzioni un premio giornaliero di:

L. 4.60 i conduttori capi;
L. 4.10 i conduttori principali;
L. 3.70 i conduttori;
L. 3.30 i frenatori.

Il trattamento di cui al primo comma non spetta di conseguenza agli agenti che vengono distolti dalla scorta dei treni e messi ai lavori di scritturazione suddetti per cause disciplinari o per temporanea o definitiva inidoneità al servizio di scorta.

Art. 9.

Soprassoldo per servizio in galleria.

Ai Conduttori capi, Conduttori principali, Conduttori e Frenatori, addetti normalmente alla scorta dei treni transitanti su tratti di linee con lunghe gallerie che presentano particolare disagio per il personale stesso, è accordato un soprassoldo da stabilirsi per i singoli tratti dal Direttore generale.

Il soprassoldo può essere diminuito o soppresso quando per il personale avessero a diminuire od a cessare per qualsiasi causa i disagi dai quali il conferimento del soprassoldo è stato determinato.

Art. 10.

Funzioni superiori al grado.

Gli agenti dei treni che, avendo la qualifica di grado inferiore, sono assegnati alle funzioni proprie delle qualifiche di Conduttore capo, Conduttore principale, Conduttore e Frenatore, ricevono il trattamento stabilito dal presente decreto per la funzione superiore esercitata in luogo di quello corrispondente alla propria qualifica.

Ai Conduttori capi comandati a sostituire temporaneamente i Controllori viaggianti, invece dei compensi di cui i precedenti articoli è data, per tutto il tempo che dura la sostituzione, l'indennità di trasferta relativa alla loro qualifica.

Art. 11.

Agenti delle stazioni in funzioni proprie del personale dei treni.

I Capi stazione, i Sotto capi, gli Applicati e gli agenti in genere delle stazioni che eccezionalmente assumono le funzioni

di Conduttore capo o di Conduttore principale, ricevono il trattamento più favorevole fra quello stabilito dal presente decreto per gli agenti delle qualifiche stesse e quello di trasferta previsto per il proprio grado.

Agli agenti delle stazioni che prestano servizio in sussidio ai freni, a quelli comandati alla scorta delle locomotive isolate, nonchè a quelli che viaggiano coi treni per eseguire le operazioni di carico e scarico nelle stazioni del percorso, sono corrisposte nella misura e con le stesse norme di cui al presente decreto, le competenze varie stabilite per i frenatori.

Art. 12.

Premio ai Capi personale viaggiante.

I Capi personale viaggiante ricevono i seguenti premi mensili di buon servizio:

Capi personale viaggiante principali L. 70;

Capi personale viaggiante di 1ª classe e Capi personale viaggiante L. 60.

Il premio è ridotto di 1/30 per ogni giornata di assenza dal servizio non dovuta a grande riposo ed è soggetto alle disposizioni di cui l'art. 152 delle disposizioni sulle competenze accessorie citate all'art. 1.

Al Capo personale viaggiante di grado inferiore che sostituisce il Capo personale viaggiante principale si corrisponde, per i giorni in cui dura la sostituzione, il premio spettante a quest'ultimo, in luogo di quello dovuto per il proprio grado.

Al Conduttore capo che sostituisce un Capo personale viaggiante o che è incaricato della distribuzione del servizio degli agenti dei treni si corrisponde, durante il tempo in cui dura la sostituzione o l'incarico, oltre l'indennità di cui il primo capoverso del precedente art. 8, anche un premio mensile di lire 45 con detrazione di un trentesimo per ogni giornata di assenza dal servizio non dovuta a grande riposo.

All'agente di diversa qualifica, non appartenente al personale dei treni che fosse comandato temporaneamente a sostituire

un Capo personale viaggiante, sarà corrisposto un premio giornaliero di lire 2, per ogni giornata di sostituzione in luogo del premio previsto pel Capo personale viaggiante, e sotto l'osservanza dell'art. 150 delle disposizioni sulle competenze accessorie citate all'art. 1.

Art. 13.

Premi per la scoperta di irregolarità od abusi nei trasporti.

L'art. 197 delle disposizioni sulle competenze accessorie di cui all'art. 1 del presente decreto, viene sostituito dal seguente:

« Al personale dei treni, a quello delle stazioni ed agli agenti in genere incaricati delle controllerie che scoprono irregolarità o abusi nel trasporto dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci, è accordato in premio il 25 % dell'importo delle somme che sono riscosse a titolo di sopratassa a norma delle vigenti tariffe e condizioni per i trasporti.

« Il premio è accordato anche sulla parte delle sopratasse che si riscuotono per i percorsi in servizio cumulativo colle altre ferrovie quando sussista fra queste e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato apposita convenzione.

« Il personale non può reclamare alcun premio nel caso in cui non sia stata riscossa la sopratassa o in cui l'Amministrazione creda opportuno di abbandonare o rimborsare l'esazione: in quest'ultimo caso però l'agente che ha scoperto l'irregolarità o l'abuso riceve un compenso per ogni contravvenzione regolarmente accertata variabile a seconda dell'importanza della contravvenzione stessa da lire 1 a lire 20 per le irregolarità nell'uso dei biglietti di viaggio del personale ferroviario e da lire 2 a lire 50 negli altri casi di irregolarità o di abusi.

« Al personale dei treni, compreso quello addetto alla controlleria, sarà corrisposto un premio di incoraggiamento di lire 0.25 per ogni diritto fisso, di cui l'art. 29 delle tariffe e condizioni per i trasporti, dovuto dal viaggiatore sull'importo dei biglietti dal personale stesso emessi sul treno nei casi in cui non siavi luogo a premio contravvenzionale ».

Art. 14.

Le disposizioni contenute nel presente decreto hanno vigore dal 1° gennaio 1922. Il computo degli arretrati sarà fatto con norme semplificative da approvarsi dal Direttore Generale. Sugli eventuali reclami contro la liquidazione che sarà fatta degli arretrati decide in via definitiva lo stesso Direttore Generale, e sarà quindi escluso al riguardo ogni altro ricorso in sede amministrativa o giudiziaria.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 giugno 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO — PEANO.

Visto, il guardasigilli: ROSSI LUIGI.

REGIO DECRETO 2 *luglio* 1922, *n.* 978, *che proroga al* 31 *dicembre* 1922 *la validità dei decreti* 7 *e* 28 *novembre* 1920 *nn.* 1611 *e* 1700 *e* 26 *giugno* 1921, *n.* 930, *relativi alle anticipazioni sul prezzo delle forniture alle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 7 della legge 17 febbraio 1884, n. 2016, sulla amministrazione e contabilità generale dello Stato:

Vista la legge 7 luglio 1907, n. 429;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 luglio 1922, n. 173.

Visti i Nostri decreti 7 e 28 novembre 1920, nn. 1611e 1700, e 26 giugno 1921, n. 930;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

La validità dei decreti 7 novembre 1920, n. 1611 e 28 novembre 1920, n. 1700, riguardanti le anticipazioni sul prezzo delle forniture e dei lavori di riparazione dei materiali ferroviari, già prorogata di un anno con successivo decreto 26 giugno 1921, n. 930, è nuovamente prorogata al 31 dicembre 1922.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 2 luglio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — PEANO — RICCIO.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

DECRETO MINISTERIALE 18 *luglio* 1922, *relativo all'incarico della sostituzione del direttore generale delle ferrovie dello Stato.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI.

Visto il R. decreto-legge 1° settembre 1920, n. 1219;

Visto il decreto ministeriale del 19 marzo 1922 col quale fu assegnato all'ispettore superiore di 1ª classe delle ferrovie dello

Stato sig. grande ufficiale ing. Andrea ALESSANDRI l'incarico di sostituire, nei casi di assenza o di impedimento, il direttore generale delle ferrovie stesse;

Considerato che, in caso di prolungata assenza del direttore generale, può a sua volta il predetto funzionario incaricato di farne le veci trovarsi in condizione di dovere essere temporaneamente sostituito, onde si rende necessario designare altro funzionario il quale in tale evenienza, possa far le veci del direttore generale;

Avvalendosi della facoltà prevista dall'ultimo comma del citato R. decreto circa la sostituzione in parola;

DECRETA:

L'ispettore superiore di 1ª classe delle ferrovie dello Stato sig. grand'ufficiale ing. Andrea ALESSANDRI è confermato nell'incarico della sostituzione del direttore generale delle ferrovie stesse nei casi di assenza o di impedimento, e, quando venga a sua volta a trovarsi assente od impedito, resta incaricato della sostituzione di cui sopra il capo servizio principale sig. grand'ufficiale ing. Antonino SAPUPPO.

Roma, addì 18 luglio 1922.

Il ministro: RICCIO.

Alle ore 12.15 *del* 23 *corr. cessava di vivere in Roma il Direttore Generale cav. di gran croce ing. rag.*

CARLO CROVA

Nel darne il triste annunzio chiniamoci reverenti e commossi alla memoria imperitura di Lui.

Ordine di servizio N. 54.

Entrata nelle stazioni.

Il comma *g*) del punto 15 dell'Ordine di Servizio 119-1919 deve intendersi abrogato e sostituito dal seguente:

« *g*) il personale delle R. Dogane e gli agenti della R. Guardia « di Finanza per il servizio doganale, nonchè i funzionari ed agenti « degli Uffici Tecnici di Finanza e del Catasto, i funzionari addetti « alla sorveglianza della coltivazione dei tabacchi e i Magazzinieri « dei Depositi di privative, se muniti d speciale tessera di riconoscimento rilasciata dal Ministero delle Finanze (Segretariato Ge- « nerale) e vistata dalla Direzione Generale delle Ferrovie dello « Stato. La detta tessera può, con apposito timbro, essere resa va- « lida anche per il transito pedonale sulle linee del territorio sul « quale il titolare deve esplicare le proprie attribuzioni ».

Il comma *i*) del suddetto punto 15 viene soppresso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 8 *e* 22.

Ordine di servizio N. 55.

Trasporti da eseguirsi per conto dei servizi dell'amministrazione.

Dal 1° agosto 1922, i trasporti di materiali per conto dei servizi dell'amministrazione fra le stazioni dello Stato continentali e sicule e quelle sarde, pure dello Stato, potranno essere eseguiti direttamente per la via determinata dai transiti marittimi di Civitavecchia e di Terranova, in base alle norme di cui l'ordine di servizio n. 160-1915.

I transiti marittimi anzidetti dovranno inoltrare i trasporti in parola eseguiti in servizio diretto come quelli ordinari effettuati in servizio cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna.

L'imballaggio dei materiali deve essere adatto al trasporto marittimo e tale che sia possibile caricarli, trasportarli e scaricarli senza pericolo che siano danneggiati o che possano danneggiare le merci con le quali venissero a contatto.

Sono esclusi dall'inoltro diretto:

a) i liquidi in recipienti di vetro non incassati od in damigiane non completamente rivestite;

b) i veicoli non incassati;

c) i colli indivisibili superanti il peso di una tonnellata;

d) i legnami, le ferramenta e in genere le altre merci di lunghezza superiore a m. 5.15 ed a m. 1.50 nelle altre dimensioni;

e) le merci alla rinfusa;

f) le merci esplodenti.

Le stazioni dello Stato (continentali, sicule e sarde) scritturerانno i trasporti negli appositi riassunti mod. *C*I-419 (spedizioni) e *C*I-428 (arrivi) da inviarsi al Controllo merci interno di Torino.

Parte II — N. 30 — 27 luglio 1922.

Le agenzie di navigazione di Civitavecchia e di Terranova scrittureranno i trasporti su appositi manifesti mod. CI-755 intestati « trasporti in servizio dell'amministrazione ».

Le agenzie medesime compileranno a fine mese, con le indicazioni per giornata, un separato modulo *C*I-771 per accreditarsi dei compensi relativi alle operazioni di loro spettanza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Per *Il Direttore Generale*
A. ALESSANDRI.

SENTENZA

Trasporto merci - Carbone - Incendio - Presunzione di irresponsabilità.

La presunzione d'irresponsabilità del vettore per l'incendio delle merci facilmente accensibili, ha fondamento nella semplice possibilità che il danno sia stato conseguenza della proprietà pericolosa della merce.

Tale possibilità deve esistere in concreto; ossia è necessario che per il modo di trasporto, o di condizionamento della merce, o per altre circostanze la merce stessa non sia immunizzata dal rischio speciale inerente al genere cui appartiene.

CASSAZIONE ROMA - sentenza 25 aprile, 2 giugno 1922 (*Pres.* Tommasi, *est.* D'Ancona, *P. M.* D'Attino - *concl. conf.*) - Mariani *ricorrente* contro Ferrovie Stato.

DIRITTO.

Il ricorrente censura a buona ragione il concetto che la Corte di Appello espone come ragione decisiva della ritenuta irresponsabilità delle Ferrovie per l'incendio di parte del carbone vegetale loro affidato per trasporto da Oriolo a S. Onofrio, quello, cioè, che pur supposto essere stato cagionato l'incendio da scintille sprigionatesi dalla locomotiva, lo speditore avrebbe dovuto attribuirne a sè stesso la responsabilità per non avere chiesto che la sua merce fosse munita di copertone e averla messa così al riparo da eventuale fuoriuscita di faville dalla macchina.

È verità intuitiva che la spedizione di merci facilmente infiammabili su carri scoperti (modo normale di trasporto della merce di cui si tratta) non sarebbe ragione di esonero delle ferrovie da responsabilità per danni che la merce trasportata abbia effettivamente risentito per causa che sia per avventura imputa-

bile all'Amministrazione, sol perchè una speciale cautela usata dallo speditore avrebbe potuto evitare il danno. La sentenza impugnata ha manifestamente confuso la causa dell'incendio che nell'ipotesi configurata consisterebbe nelle faville sprigionatesi dalla locomotiva, con la circostanza contingente che ha permesso a quella causa di sinistramente funzionare (difetto di copertura).

Tuttavia le conclusioni a cui giunse la Corte nel ritenuto stato di fatto merita l'approvazione di questo Collegio perchè a bene risolvere nella specie la questione di responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria non occorreva nè indagare se fosse stata raggiunta la prova dell'auto combustione della merce, come era stato giudicato dal Tribunale, nè prospettare l'ipotesi della combustione del carbone dipesa da faville della locomotiva, ma bastava la disposizione dell'art. 130 lettera *C*, delle tariffe e condizioni di trasporto, per cui l'Amministrazione, a meno che sia provata la sua colpa, non può essere tenuta responsabile delle merci infiammabili, esplodenti fulminanti od altrimenti pericolose, in quanto il danno possa essere considerato come la conseguenza della proprietà pericolosa della merce stessa.

Ed infatti non avendo lo speditore offerto la prova che il bruciamento del carbone fosse stato cagionato da colpa dell'Amministrazione ferroviaria, questa doveva essere dichiarata, come la Corte di Appello sentenziò, irresponsabile di quell'evento dannoso, perchè assistita dalla presunzione *iuris tantum* stabilita a suo favore dall'indicato articolo 130 lettera *C* delle tariffe.

La presunzione contrattuale di esso di causalità escludente la responsabilità del vettore ferroviario, permessa dall'art. 401 del Codice di commercio per determinati casi, e fra gli altri quello di trasporto di cose soggette per loro natura a facile pericolo di perdita o di avaria, è stata adottata e sanzionata come presunzione legale *iuris tantum* del citato art. 130.

La genesi prossima, il testo letterale e la finalità della disposizione non permettono di dubitare che questa, colla locuzione « in quanto il danno possa essere considerato come la conseguenza delle proprietà pericolose della merce », radica la presunzione di irresponsabilità dell'Amministrazione e la correlativa inversione dell'onere della prova, nella semplice possibilità che il danno sia stato la conseguenza della proprietà pericolosa della merce.

Tale possibilità deve sussistere in concreto, o, in altre parole, perchè si verifichi la presunzione di irresponsabilità dell'Amministrazione a norma dell'art. 130 lettera *C* delle tariffe, non basta che la merce appartenesse ad un genere di cose per loro natura soggette a speciale pericolo, ma occorre che per il modo di trasporto, o di confezione di quella determinata partita di merce o per le altre circostanze nelle quali fu eseguito il trasporto, non fosse la merce trasportata, per le cautele prese, immunizzata dal pericolo speciale inerente al genere a cui appartiene.

È in questo senso esatta la formula che il nesso di causalità fra le proprietà pericolose della merce e l'evento dannoso deve presentarsi possibile in concreto, e non semplicemente in astratto, ossia in considerazione del genere a cui la merce appartiene. Nella specie, fra l'evento dannoso dell'incendio e le proprietà pericolose della merce bruciata (facile infiammabilità) sussisteva certamente il possibile nesso di causalità in concreto; tanto sussisteva che il Tribunale aveva ritenuto come fatto addirittura provato, e la Corte come fatto probabile, che il bruciamento fosse dipeso da combustione spontanea.

In questa situazione di fatto si verifica precisamente la condizione richiesta per la presunzione di irresponsabilità del vettore ferroviario, e non essendo stata questa distrutta dalla prova contraria, la domanda dell'attore doveva essere rigettata.

ANNO XV - N. 31

3 AGOSTO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(549) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 4 *giugno* 1922, *n.* 859, *che reca modificazioni al regolamento* 26 *novembre* 1908, *n.* 804, *relativo alla concessione di carte di libera circolazione e di un biglietto gratuito all'anno per viaggi sulle ferrovie dello Stato, ad agenti doganali e alle loro famiglie* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Vista la legge 9 luglio 1908, n. 406, riguardante la concessione delle carte di libera circolazione, dei biglietti per un solo viaggio gratuito e a prezzo ridotto, ecc.;

Visto il regolamento in applicazione della su indicata legge, approvato col Nostro decreto 26 novembre 1908, n. 804;

Udito il parere del Consiglio di amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

I sotto indicati articoli del regolamento approvato con R. decreto 26 novembre 1908, n. 804, per la concessione delle carte di libera circolazione e dei biglietti di viaggio gratuiti e a prezzo ridotto sono modificati come segue:

Art. 33 (ultimo periodo). — Per gli agenti che hanno famiglia la concessione può essere suddivisa a loro richiesta in due biglietti da emettersi contemporaneamente per il medesimo itinerario, e cioè un biglietto per l'agente e altro unico complessivo per la sua famiglia.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 luglio 1922, n. 164

Art. 34. — Agli effetti di cui all'articolo precedente sono considerati come agenti doganali gli impiegati inscritti nel ruolo organico del personale delle dogane, che siano assegnati in modo continuativo ad uffici esistenti presso le stazioni ferroviarie e che si trovino in immediati, necessari e continui rapporti di servizio, inerenti al traffico, col personale ferroviario.

Art. 35 (secondo comma). — Il personale che può fruire della concessione è il seguente:

Direttori superiori e direttori (e cioè i capi delle Direzioni doganali nelle cui giurisdizioni sono le stazioni delle ferrovie dello Stato dove esistono uffici di dogana);

Ispettori Capi e contabili (ricevitori, cassieri e magazzinieri) capi;

Ispettori e contabili (ricevitori, cassieri e magazzinieri) principali;

Sotto ispettori e contabili (ricevitori, cassieri e magazzinieri);

Commissari;

Primi ufficiali (1);

Ufficiali (1);

Commessi;

degli uffici di dogana esistenti presso le stazioni delle ferrovie secondarie.

Art. 40. — I biglietti potranno rilasciarsi solo per viaggi dalla residenza normale dell'agente ad altra località e viceversa; nell'itinerario però potrà essere compreso un allungamento di percorrenza non superiore di 100 km. rispetto alla via più breve.

Art. 41. — La classe per la quale dovranno rilasciarsi i biglietti è quella che spetta all'impiegato quando recasi in missione ai sensi delle disposizioni vigenti in materia.

---

(1) S'intende non del corpo armato, ma impiegati negli uffici e addetti alle stazioni.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 4 giugno 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO — PEANO.

Visto, il guardasigilli: ROSSI LUIGI.

Ordine di servizio N. 56.

Prontuario generale delle distanze chilometriche.

Il prontuario generale delle distanze chilomentriche si divide in quattro volumi:

Il volume primo comprende l'elenco alfabetico delle stazioni, degli scali, delle fermate e delle case cantoniere, coll'indicazione dei servizi cui sono rispettivamente abilitate e degli impianti fissi dei quali sono provviste.

Il volume secondo comprende le tabelle polimetriche delle distanze in chilometri.

Il volume terzo comprende le tavole di allacciamento per i trasporti delle cose (esclusi i bagagli).

Il volume quarto comprende le tavole di allacciamento per i trasporti dei viaggiatori e dei bagagli.

Viene ora pubblicato il volume secondo, il quale annulla e sostituisce la Parte seconda del volume del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), annulla e sostituisce pure il Fascicolo II (Tabelle polimetriche) del « Prontuario dei prezzi fatti per il trasporto dei viaggiatori, ecc. (edizione 2 maggio 1918) » e la Parte II (Tabelle polimetriche) compresa nel « Prontuario delle distanze chilomeriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba, Cormons ed alla stazione di Cervignano (edizione 1° gennaio 1921) ». Le tabelle polimetriche sono precedute da una carta schematica, che indica per ciascuna linea le pagine nelle quali si trovano le corrispondenti tabelle e sono seguite da un indice alfabetico con l'indicazione dei nomi delle stazioni, fermate e case cantoniere e del numero della tabella in cui i nomi stessi sono compresi.

La nuova pubblicazione, che porta la data 1° marzo 1922, è corredata di un foglio, nel quale sono riportate tutte le modificazioni ed aggiunte verificatesi dalla data suddetta fino al 31 luglio 1922.

I volumi da fornire al personale dei treni sono rilegati in tela e quelli destinati ad uso delle stazioni e degli Uffici sono rilegati in cartone e sono vendibili al pubblico al prezzo di L. 5,50 per ogni esemplare.

La nuova pubblicazione sarà distribuita dal Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 57.

Trasporti per conto delle Società Cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato.

Le società seguenti:

Edile	Arezzo
Edile	Arona
Case economiche ferrovieri . . .	Asti
Edilizia ferrovieri	Bari
Orobia	Bergamo
Germinal	Bologna
Minima	Bologna
La Sedula	Casale Monferrato
Case economiche ferrovieri . . .	Caserta
Campania	Cassino
Edilizia ferrovieri	Cecina
Case economiche ferrovieri . . .	Chivasso
Alba	Civitavecchia
Edile	Cremona
La Stura	Cuneo
Edilizia ferrovieri	Foggia
Il Progresso	Foligno

Edilizia ferrovieri Stato	Grosseto
L'Antenore	Padova
Edile	Parma
Edile	Pavia
Alma Domus	Roma
Domus Aurea	Roma
La Previdenza	Roma
L'Attività	S. Giovanni Valdarno
Case ferrovieri	Viterbo
Edile	Voghera

sono ammesse a fruire della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle società cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato, pubblicato con l'ordine di servizio n. 82-1920.

I nomi delle dette società cooperative devono quindi essere aggiunti nell'elenco allegato A al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 58.

Regolamento sui segnali 1922.

Il Consiglio di amministrazione nell'adunanza del 22 settembre 1921 ha approvato il nuovo Regolamento sui segnali che è in corso di stampa.

Tale Regolamento che aggiorna ed in parte modifica quello oggi in vigore, edizione 1906, dovrà dalla data che si fa riserva di indicare essere osservato dal personale delle Ferrovie dello Stato in sostituzione di quello attuale e delle pubblicazioni in materia emanate, che dalla stessa data dovranno tutte essere considerate abrogate.

Ad ogni agente, le cui mansioni abbiano attinenza con la circolazione dei treni, dovrà essere consegnata copia del Regolamento

segnali 1922 previo ritiro di quella posseduta, e in ogni stazione o posto di guardia verrà affissa la nuova Tabella dei segnali.

Chi riceve la nuova pubblicazione rilascerà regolare ricevuta scritta al proprio Superiore immediato, che provvederà all'invio delle ricevute stesse alla rispettiva Divisione Compartimentale od Ufficio Elettrificazione per essere conservate nelle posizioni personali dei singoli agenti.

Gli uffici predetti debbono assicurarsi che il dipendente personale sia stato fornito della copia del nuovo Regolamento e ogni stazione e posto di guardia della relativa tabella, e quindi, a tempo debito accertarsi che sia stata presa piena ed esatta conoscenza delle nuove disposizioni.

Si fa viva raccomandazione a tutto il personale perchè ciascuno, nell'àmbito delle proprie cognizioni, facoltà ed attribuzioni si adoperi con interessamento per la sicura e fedele applicazione delle nuove disposizioni quando ne verrà ordinata l'osservanza e si fa affidamento, nei primi giorni dell'entrata in vigore delle disposizioni medesime su úna maggiore ed intensa sorveglianza da parte di tutti gli agenti che hanno incarico di dirigenza o d'ispezione.

A facilitare lo studio del nuovo Regolamento si segnalano le principali varianti che nel nuovo testo si riscontrano e con apposite pubblicazioni vengono indicate le modificazioni che in dipendenza delle varianti stesse si rendono necessarie ai regolamenti ed istruzioni esistenti.

Principali varianti introdotte nel regolamento sui segnali 1922.

Segnali dati dal macchinista.

Il breve fischio che viene ora dato quando sulle linee a doppio binario s'avanza un treno percorrente il binario attiguo è abolito e *sostituito da un fischio prolungato moderatamente, ma senza modulazioni* e ciò allo scopo di evitare analogia col segnale comandante il parziale allentamento dei freni; è pure abolito il fischio prolungato moderatamente senza modulazioni nell'avvicinarsi del treno alle biforcazioni incontrate di calcio, nelle quali, deviatoi e segnali sono comandati da apparati centrali e sono muniti di collegamenti di sicurezza. (Art. 6 e 7).

Segnali annessi ai treni.

Viene abolito il fanale centrale di coda ai treni limitando così la segnalazione di coda ai due fanali laterali. Il fanale destro sia di giorno che di notte, serve ad identificare la coda; il fanale sinistro acceso a luce verde di notte, od una bandiera verde e sinistra di giorno, servono ad annunziare l'effettuazione di uno straordinario (sia facoltativo che speciale). La luce bianca del fanale sinistro di notte serve ad annunziare un supplementare, ferma restando di giorno, l'attuale segnalazione con due bandiere verdi.

E' prevista la messa in circolazione di carrozze con fanali propri a luce elettrica incassati nella parte posteriore di ogni carrozza, in tal caso la carrozza di coda è identificata di giorno da due dischetti rossi.

Si fa obbligo al personale di vigilanza che non vede il fanale sinistro di coda acceso di ritenere che si effettui un treno supplementare, salvo abbia ricevuto avviso in contrario, e nel caso fosse spento un fanale di testa di comportarsi come se il fanale spento o mancante desse luce verde.

Viene indrodotta la prescrizione che sulle linee esercitate col sistema del blocco la locomotiva che lascia tutto o parte del treno sulla linea deve fermarsi al primo posto di blocco che incontra perchè l'agente che la scorta abbia ad avvertire il guardablocco che la seconda parte del treno è rimasta ferma in linea (art. dall'11 al 23 compreso).

Segnali della linea e delle stazioni.

Si prescrive che il segnale di rallentamento a distanza da quello collocato al principio del tratto difettoso in piena linea sia esposto per tutti i rallentamenti che non sono compresi nell'Orario generale di servizio.

E' ammesso per i rallentamenti prescritti nell'Orario Generale di Servizio che venga omesso ogni segnale quando a bene individuare il tratto medesimo siano sufficienti le indicazioni esposte nell'Orario Generale.

La imperfezione dei segnali di rallentamento e la mancanza di quelli che comandano rallentamenti comunque notificati al perso-

nale non impongono al macchinista di fermarsi ma solo di usare maggiore attenzione per eseguire regolarmente il rallentamento (art. 28).

Le attuali distanze di 600 ed 800 metri prescritte per l'esposizione del segnale di fermata non notificato al personale vengono portate a mille metri come distanza minima alla quale deve essere esposto il segnale dall'ostacolo che impedisce la circolazione; se però il treno è in salita maggiore del 10 per mille tale distanza può, come attualmente, rimanere a 400 metri. Il segnale di fermata non notificata deve essere visibile almeno alla distanza di 300 metri; nel caso che tale visibilità non si potesse conseguire nemmeno aumentando le distanze predette, si dovrà sussidiare il segnale stesso con petardi anche in condizioni atmosferiche normali.

E' fatto obbligo di preavvisare con segnale di rallentamento a distanza l'arresto in piena linea notificato con prescrizione al personale dei treni (art. 29).

Si prescrive che l'agente di vigilanza che presenzia il treno in un posto prossimo in precedenza od in vista di un segnale fisso a via impedita di 1ª o di 2ª categoria si astenga dall'esporre di giorno la bandiera raccolta nel fodero o di rivolgere di notte la luce bianca del fanale dalla parte dalla quale il segnale proviene, fermo restando però l'obbligo di esporre il segnale di arresto quando si accorga che il treno non rispetta il segnale fisso.

Prescrizione analoga è fatta all'agente di vigilanza che presenzia il treno in un posto situato lungo un tratto da percorrersi con rallentamento ed in immediata precedenza ad esso, fermo sempre l'obbligo di presentare il segnale di rallentamento quando si accorga che il rallentamento non è rispettato (art. 30). Si precisa che il personale di vigilanza sulle linee esercitate col blocco deve provvedere alla protezione di un treno fermo in linea od ad un segnale fisso solo dietro invito del personale del treno od in mancanza di tale invito dopo trascorsi dieci minuti dall'arresto del treno, se però è a sua conoscenza che il blocco non funziona dovrà provvedere alla protezione del treno immediatamente e di propria iniziativa.

Sulle linee sulle quali funziona regolarmente il blocco od il consenso telegrafico, il frenatore di coda anzichè curare la prote

zione a distanza del treno fermo in linea od ad un segnale fisso soltanto quando sia prevedibile una sosta superiore a quindici minuti dovrà invece provvedervi dopo trascorsi dieci minuti. Però sulle linee su cui funziona regolarmente il blocco, quando un treno si ferma ad un segnale semaforico e il capotreno abbia presi accordi col guardablocco, per evitare la protezione a mano, non occorre che l'agente di coda provveda per la protezione a distanza (art. 31).

In una stazione o fermata non munita di segnale di partenza, preceduto da altro di avviso, il dirigente oltre a mantenere all'arresto il segnale di protezione per fare fermare un treno al quale non sia stata prescritta fermata, se non è in grado di accertarsi dell'arresto del treno al segnale fisso dovrà fare esporre anche un segnale a mano d'arresto al deviatoio d'ingresso ed in mancanza di questo a 500 metri da quello esposto davanti al F. V. e lo farà togliere soltanto dopo che il macchinista del treno, il quale deve essere ricevuto in stazione a segnale fisso chiuso, abbia dato segno di averlo veduto (art. 32).

Segnali fissi.

In relazione all'attuale stato di fatto è soppresso il segnale di 3ª categoria che è già sostituito dal segnale di avviso. Così pure sono soppressi i dischi girevoli di 1ª categoria e d'avviso anch'essi già sostituiti di fatto con semaforo. Tutti i dischi girevoli hanno dunque significato eguale a quello dei semafori di 2ª categoria salvo casi eccezionali di dischi girevoli incontrati dai treni a velocità ridotta e da non oltrepassarsi, se disposti a via impedita, nemmeno dopo l'arresto del treno.

Viene abbandonato pei segnali di galleria il significato di seconda categoria prevedendosi sempre, nelle località dove esistono gallerie, l'impiego del doppio segnalamento (dall'art. 42 al 65).

Segnali per le manovre con le locomotive.

Fra questi segnali è previsto anche quello di rallentamento, che si fa esponendo la bandiera verde spiegata di giorno e fanale verde di notte senza agitare il segnale.

Segnali sussidiari.

Si prescrive che il primo dei tre petardi, da collocarsi nei casi prescritti, in sussidio di un segnale fisso od a mano a distanza regolamentare dal punto da proteggere sia sempre posto alla distanza di 100 metri dal segnale stesso.

Per un segnale di 1ª categoria non preceduto da altro di avviso la distanza alla quale deve collocarsi il primo petardo è di 400, 600, ed 800 metri a seconda della pendenza della linea. Per i segnali di 2ª categoria che distino meno di 600, 1000, 1200 metri dal punto protetto, a seconda delle condizioni altimetriche della linea, il primo petardo, anzichè a 100 metri dal segnale, si prescrive sia posto ad una distanza rispettivamente di 700, 1100 e 1300 metri dal punto protetto.

Nel caso poi di segnali a mano di arresto o di rallentamento esposti in linea a distanza minore della regolamentare, il primo petardo sarà collocato a 100 metri dal punto in cui avrebbe dovuto essere il segnale (art. 71).

Si è introdotto un nuovo segnale per ordinare ai macchinisti dei treni elettrici l'abbassamento dei trolley (art. 79).

Nel segnalamento a campana vengono introdotti due nuovi segnali da trasmettersi rispettivamente nei casi di veicoli in fuga su binario dei treni dispari o dei treni pari.

Con apposita appendice a questo Regolamento, che sarà pubblicata a parte, saranno rese note le disposizioni complementari che regolano l'uso dei segnali fissi e del segnalamento elettrico a campana secondo il sistema ex austriaco tuttora in vigore su alcune linee della Venezia Giulia e Tridentina. Questa appendice e la relativa tabella dei segnali saranno distribuite al personale in servizio nelle suddette linee.

Modificazioni che debbono essere introdotte nelle pubblicazioni di servizio.

Con l'entrata in vigore del Regolamento sui Segnali 1922 debbono essere apportate modificazioni ai seguenti Regolamenti, Norme e Istruzioni ora in vigore:

Regolamento per la Circolazione dei treni.

Art. 11 punti 2 e 3; art. 13 punto 10; art. 17 punti 1 e 3; art. 29 punto 1.

Norme per i Dirigenti.

Art. 12 punto 5; art. 26; art. 27 punto 2; art. 28 punti 1 e 2.

Istruzione per il personale dei treni.

Art. 50.

Istruzione per il Servizio dei Macchinisti e Fuochisti.

Art. 17 punto 3; art. 20 punti 4, 10 e 11; art. 23 punti 3 e 4.

Istruzione per il Personale di Vigilanza della linea.

Art. 23 punto 3; art. 27 punto 2; art. 28 punti 1 e 3; art. 29; art. 37; art. 40; art. 41 punto 3; art. 42 punto 2; art. 43 punto 1; art. 47 punti 2 3, 4 ,5 e le tabelle allegate *A* e *B*.

Vengono poi aggiunti gli art. 25 *bis;* 34 punto 3; e 43 punto 4.

Le modificazioni relative al Regolamento per la Circolazione dei treni alle Norme per i Dirigenti e all'Istruzione per il personale dei treni e per il servizio dei macchinisti e fochisti saranno comunicate a mezzo di apposito fascicolo, le modificazioni riguardanti l'istruzione per il personale di Vigilanza della linea e le due nuove tabelle *A* e *B* saranno riunite in altro fascicolo.

Tali fascicoli saranno stampati a parte, di formato uguale a quello delle pubblicazioni a cui si riferiscono e saranno distribuite agli agenti interessati per l'aggiornamento delle pubblicazióni in loro possesso.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 32, 35, 36, 37, 42, 45, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57 e 58.

Ordine di servizio N. 59.

Trasporti per conto delle società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Cooperativa consumo fra ferrovieri » di Cesena è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta cooperativa deve, quindi, essere aggiunto nell'allegato A al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22

Ordine di servizio N. 60.

Deposito e magazzinaggio bagagli.

A cominciare dal 1° settembre p. v. saranno posti in uso dalle stazioni nuovi bollettari mod. C.i 266 o C.i 266 *bis* per il deposito ed il magazzinaggio dei bagagli, compresi gli oggetti rinvenuti nelle stazioni o nei treni.

Detti nuovi bollettari differiscono dai precedenti per avere in più uno scontrino di ricevuta, che dovrà essere rilasciato alle parti, all'atto del ritiro dei colli, a comprova delle tasse pagate. Avvertesi che restano immutate tutte le disposizioni contenute nell'art. 39 delle vigenti « Norme Contabili », come pure restano invariati i prezzi da riscuotersi, che sono quelli indicati nell'allegato 1 alle « Condizioni e Tariffe per i trasporti delle cose », ediz. 1 gennaio 1922, aumentati del 300 %.

Soltanto per i depositi e magazzinaggi d'importo superiore a Lire cinque, le stazioni esigeranno la tassa di bollo stabilita dal R. decreto 26 febbraio 1920, n. 167, di cui alla tabella allegata alla circolare n. 43, inserita nel *Bollettino Ufficiale* n. 44 del 1921, senza però applicare sugli scontrini di ricevuta le corrispondenti marche da bollo.

Per comodità delle stazioni si trascrivono qui appresso le tasse di bollo da esigersi sugli importi da L. 5,01 a L. 300:

da L.	5,01	a L.	100	tassa di bollo	0,10
»	100,01	»	200	»	0,20
»	200,01	»	300	»	0,30

Per l'uso dei bollettari valgono le « Avvertenze » stampate sul primo foglio dei bollettari stessi.

In particolare si rammenta che la somma riscossa, compresa la tassa di bollo, da esporsi dalle stazioni nello spazio apposito della ricevuta, deve corrispondere esattamente a quella trascritta sulla matrice e scontrino di deposito, nonchè a quella assunta a debito sul mod. C.i 267.

Premesso che i nuovi bollettari di cui si parla saranno tempestivamente forniti alle stazioni dal Controllo viaggiatori e Bagagli di Firenze, si prescrive che tutti i bollettari di vecchio tipo, rimasti inutilizzati al 31 agosto p. v., siano dalle stazioni sollecitamente restituiti al Controllo suddetto — Reparto Stampa — in piego a parte, scortati dalla prescritta distinta di versamento, modulo C.i 206.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 8, 20 e 22.

Circolare N. 31.

Pubblicità abusiva nelle stazioni.

L'Agenzia Italiana di Pubblicità, concessionaria della pubblicità nelle stazioni e fermate della Rete, ha fatto presente che

in molte stazioni trovasi in opera pubblicità commerciale non autorizzata, (ad esempio quella della lotteria « L'Italica ») con grave danno dei suoi diritti, che questa Amministrazione, in applicazione del vigente Capitolato, ha l'obbligo di garantire.

Mentre si rammenta ai Capi stazione e Capi fermata della Rete che gli unici impegni di publicità in vigore sono esclusivamente quelli risultanti dal mod. S. 20 di ogni singola stazione, (modulo che ove non fosse al corrente dovrebbe essere inviato all'Ufficio 3° del Servizio Movimento e Traffico, per essere debitamente aggiornato); si interessa, a scanso di personali responsabilità, disporre perchè qualsiasi eventuale pubblicità abusiva costì in opera, venga opportunamente rimossa, nel minor tempo possibile.

Per *il Direttore Generale*
A. ALESSANDRI.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, *a Roma.*

Gli abbonamenti decorrono dal 1° *gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.*

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc., all'indirizzo che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV - N. 32

10 AGOSTO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

(*Per memoria*).

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(747) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Errata-corrige.

Alla Circolare n. 28 pubblicata sul Bollettino ufficiale n. 27 relativa all'esame di abilitazione alla funzioni di Conduttore e Conduttore principale, Sessione ordinaria 1922, debbono essere apportate le seguenti modificazioni:

Cancellare nell'ultima linea della pagina 247 le parole: « *ed i frenatori in funzione di Conduttore* (4° *gruppo sub.* b »);

Aggiungere in principio della pagina 248 e precisamente avanti alla prima riga, le parole: « *i Conduttori del grado* 12° (3° *gruppo sub* b), *ed i frenatori in funzione di conduttore* (4° *gruppo sub* b).

Ordine di servizio N. 61.

Estensione di servizio nella fermata di Bellia.

(Vedi ordine di servizio n. 96-1920).

Con richiamo all'ordine di servizio n. 96, inserito nel bollettino ufficiale 37-1920, relativo all'apertura all'esercizio del tronco di linea a scartamento ridotto Grottacalda- Piazza Armerina, a datare dal 15 agosto 1922 restano abrogate le limitazioni di servizio nella fermata di Bellia.

Pertanto dalla data suddetta la fermata di Bellia viene ammessa al completo servizio delle merci e dei valori.

Ordine di servizio N. 62.

Attivazione dell'officina materiale mobile di Catania Acquicella.

Con riferimento all'Ordine Generale n. 6-1920, art. 7 e seguenti. (Bollettino Ufficiale n. 14 del 1° aprile 1920), si notifica

che, col 1° agosto 1922, l'Officina Materiale Mobile di Catania Acquicella ha iniziato il suo normale funzionamento per la riparazione dei veicoli.

Si stabilisce come appresso la sigla colla quale dovranno essere contrassegnate sui longheroni dei veicoli le visite periodiche e le verifiche di tara eseguite dalla predetta officina.

Cat. O.

Dovrà essere fatta conforme aggiunta all'elenco delle *località delle ferrovie dello Stato autorizzate o che potranno venire autorizzate ad eseguire le visite periodiche e la verifica della tara ai veicoli*, annesso alla Circolare n. 30-1921.

Distribuito agli agenti delle classi 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Comunicazioni.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 370.

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino n. 15 del 13 aprile 1922, la Giunta dell'Opera di Previdenza ha approvato, a tutto il 30 giugno 1922, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	mporto	N.	mporto
Approvate dal 1° aprile 1922 a tutto il 30 giugno 1922	2092	10.636.981,51	238	789.071,67	176	123.969 —	7	5.088 —	39	4.276,22	13	1.035,46
Aggiungendo quelle approvate dal 1° luglio 1921 al 31 marzo 1922	2348	11.957.286,88	514	1.470.278,20	395	259.609 —	23	13.542 —	21	1.044,74	2	143,93
Si ha un totale nell'esercizio 1921-1922.	4440	22.594.268,39	752	2.259.349,87	571	383.578 —	30	18.630 —	60	5.320,96	15	1.179,39

Si aggiunge che nel corso dell'esercizio finanziario 1921-22 sono stati anche approvati, in applicazione della legge 7 aprile 1921, n. 370, i supplementi di indennità di buonuscita, per complessive L. 18,755.353, 44, spettanti agli agenti già cessati dal servizio a partire dal 1° marzo 1920, o alle loro famiglie.

Sulla disponibilità dell'Opera furono approvate dal Comitato, dopo il 31 *marzo* 1922, *le seguenti concessioni*:

1. — Sussidi temporanei ad orfani di pensionati (Art. 1, n. 2, lett. *c*) della legge).

1) Ada orfana del conduttore capo Salin Attilio (34338): L. 480 annue, con decorrenza 1° settembre 1921;

2) GINA, orfana del cantoniere pensionato BARSALI Pietro Egidio (84336): L. 240 annue, con decorrenza 1° luglio 1921;

3) COSIMO e ANTONIO, orfani dell'accenditore FUCCI Vincenzo (104190): L. 357 annue, con decorrenza 1° dicembre 1921;

4) LUISA e MARIA, orfane dell'operaio di 1ª categoria DE VIVO Vincenzo (75845): L. 312 annue, con decorrenza 1° marzo 1921;

5) MARIO, orfano del sorvegliante della linea DORE Baldassarre (190360): L. 576 annue, con decorrenza 1° febbraio 1922.

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI
(Art. 1, n. 3, lett. *e*) della legge).

1) PISCOPO Maria, orfana del capo gestione di 2° grado Gennaro (66588): L. 360 annue, con decorrenza 1° marzo 1922 e fino al 29 febbraio 1924;

2) PARISI Carolina, vedova del capo squadra merci DE GREGORIO Vincenzo (123995): L. 300 annue, con decorrenza 1° marzo 1922 e fino al 29 febbraio 1928;

3) CAMERINI Giovanna, sorella del manovale Enrico (178755): L. 600 annue, con decorrenza 1° novembre 1921 e fino al 31 ottobre 1926;

4) PANZIERI Santoro, padre dell'applicato Davide (117529): L. 360 annue vitalizie, con decorrenza 1° marzo 1922.

5) PANDOLFI Domenica, vedova dell'operaio di 2ª categoria FRATERNALE-SERAGHITI Enrico (218712): L. 600 annue, con decorrenza 1° ottobre 1921 e fino al 30 settembre 1926.

6) ALFANO Salvatore, orfano del cantoniere Calogero (181586): L. 600 annue, con decorrenza 1° aprile 1922 e fino al 31 marzo 1931.

7) RIVA Cleofe, sorella del capo divisione RIVA avv. Rinaldo (51717): L. 720 annue vitalizie, con decorrenza 1° marzo 1922.

8) GRASSIA Concetta, vedova dell'operaio di 1ª categoria RIVA Lazzaro Cesare (161352): L. 300 annue, con decorrenza 1° agosto 1921 e fino al 31 luglio 1931.

9) Lorusso Rosa, vedova del cantoniere Montanaro Pietro (149885): L. 300 annue, con decorrenza 1° gennaio 1922 e fino al 31 dicembre 1929.

10) Bitetto Cecilia, vedova dell'operaio di 1ª categoria Gargano Francesco (133689): L. 300 annue, con decorrenza 1° aprile 1922 e fino al 31 marzo 1930.

11) Vivarelli Eglia, vedova del cantoniere Vivarelli Abramo (175768): L. 600 annue, con decorrenza 1° gennaio 1922 e fino al 31 dicembre 1931.

12) Iannone Maria Arcangela, madre del fuochista Napoli Domenico (158039): L. 600 annue vitalizie, con decorrenza 1° settembre 1921.

13) Domenicano Clementina, vedova dell'operaio di 2ª classe Scognamiglio Pasquale (88515): L. 300 annue, con decorrenza 1° maggio 1922 e fino al 30 aprile 1927.

3. — Ricovero di orfani in istituti di educazione e di istruzione (Art. 2 penultimo capoverso della legge).

1) Matteo, orfano del macchinista Caputi Pasquale (62638).

2) Prospero, orfano del guardiano Forlano Luigi (149611).

3) Giampietro, orfano del cantoniere Iustini Vincenzo (106084).

4) Luigi, orfano del conduttore capo Campanile Salvatore (82847).

5) Domenico, orfano del cantoniere Filippi Pietro (180593).

6) Gaetano, orfano del sottocapo Spinosa Luigi (43580).

7) Antonio, orfano del cantoniere Bucci Anselmo (28041).

8) Giovanni, orfano dell'applicato Abate Nicolò (106917).

9) Marino, orfano del manovale Sasso Francesco (155650).

10) Giuseppina, orfana del cantoniere Rao Raffaele (161509).

11) Wladimiro, orfano del conduttore Carloni Luigi (128244).

12) CARLO, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe DELLA CASAGRANDE Vittorio (88103).

13) GIOVANNI, orfano del fuochista DE STEFANO Alfredo (142119).

14) GUIDO, orfano dell'applicato principale JOZZELLI Celso (35322).

15) GIUSEPPE, orfano del macchinista MAZZARIELLO Raffaele (124673).

16) MARIO, orfano del segretario SIRACUSA Gregorio (107175).

17) LEA, orfana del fuochista PESCAGLIA Giovanni Alfredo (169199).

18) LUIGI, orfano del deviatore FALCONE Ruggiero (164862).

19) OSVALDO, orfano dell'assistente di stazione di 2ª classe BUFFONI Giovanni (33068).

20) LUISA, orfana del capo squadra cantonieri MANNA Vito (83689).

21) LUIGINO, orfano del fuochista BERNARDIS Luigi (43368).

22) SALVATRICE, orfana del capo squadra cantonieri DI FRANCESCO Salvatore (6137).

23) MARIA, orfana del capo squadra cantonieri ROCCHI Massimo (31068).

24) GINO, orfano del manovratore TAVERNA Giuseppe (132512).

25) ANTONIO, orfano del capo squadra manovratori RISOLO Alceste (108788).

26) VINCENZO, orfano del cantoniere GIAPPONE Vincenzo (141315).

27) MARIO, orfano del capo stazione di 3ª classe RUFINO Umberto (107097).

28) EDA, orfana del manovale ULISSE Gaspare (114098).

29) VITO, orfano dell'operaio di 1ª categoria MASELLI Vito (141247).

30) ROSA, orfana del guardiano COLASBERNA Ignazio (5605).

31) LUCIANO, orfano del guardiano FIORE Saverio (84046).

32) EMIDIA, orfana del capo stazione di 3ª classe CARLI Carlo (77828).

33) FELICE, orfano del capo squadra cantonieri MISURACA Damiano (91456).

34) UGO, orfano dell'applicato GUARNIERI Benedetto (72240).

35) ALESSANDRO, orfano dell'operaio di 1ª categoria VENEZIANO Tizio (150444).

36) ZENO, orfano del macchinista ARBUATTI Guerrino (37205).

37) EVELINA, orfana del conduttore capo D'ALESSANDRO Giovannantonio (67469).

38) LAURA, orfana del segretario principale GARAGNANI Mario (33711).

39) GIULIETTA, orfana del guardiano PISTACCIO Luigi (29960).

40) EUGENIO, orfano dell' ingegnere principale PERUCATTI ingegnere cav. Filippo (41857).

41) GISMONDO, orfano del guardiano TALAMONTI Alberto (32978).

42) SALVATORE, orfano del macchinista DE ANGELIS Giovan Giuseppe (125338).

4. — REVOCHE DI CONCESSIONI GIÀ PRECEDENTEMENTE APPROVATE.

a) *Assegni alimentari.*

a) PIZZI Teodora, vedova del manovale SASSO Francesco (155650): (vedi bollettino n. 41 del 7 ottobre 1920), a decorrere dal 1° giugno 1922;

b) BALDI Ardelia, vedova dell'operaio di 2ª classe STILLI Raffaello (137530): (vedi bollettino n. 29 del 22 luglio 1915), a decorrere dal 1° luglio 1922;

c) LEGGIADRI Liduina, vedova dell'operaio di 2ª classe ANGELINI Giuseppe (44406): (vedi bollettino n. 15 del 15 aprile 1915), a decorrere dal 1° luglio 1922;

d) MONTICELLI Concetta, madre del manovale LAUGENI Giovanni (141234): (vedi bollettino n. 15 del 15 aprile 1915), a decorrere dal 1° luglio 1922;

e) DEI Ada, vedova del guardafreno QUERCI Paride (124025): (vedi bollettino n. 15 del 13 aprile 1916), a decorrere dal 1° luglio 1922;

f) REBECCHI Emanuela, vedova del sotto capo ufficio PANNELLI Alfredo (110344): (vedi bollettino n. 2 del 10 gennaio 1918), a decorrere dal 1° maggio 1922.

b) *Ricoveri di orfani.*

a) FERRERO, orfano del fuochista MATTEINI Dino (118483): (vedi bollettino n. 2 del 12 gennaio 1922);

b) ALDO, orfano del capo conduttore SALVADORI Calisto (86026): (vedi bollettino n. 2 del 12 gennaio 1922);

c) ATTILIO, orfano del capo squadra operai SAPONARO Saverio (28713): (vedi bollettino n. 2 del 12 gennaio 1922).

5. — NOMINE DI PATRONI.

Giusta l'art. 8 del Regolamento per il funzionamento dell'Opera di Previdenza, furono dal Comitato nominati i seguenti Patroni, cui venne affidata l'assistenza di orfani dei quali l'Opera stessa ha cura:

ad ALTAMURA: Il sig. SFARZO Luigi, capo stazione;

a ROMA: Il sig. GIACHI comm. Michele, ispettore capo a riposo;

a S. MARIA C. V.: Il sig. MINUTOLO Gaetano, capo stazione;

a SIENA: Il sig. MARCHESI cav. ing. Alfredo, ingegnere capo;

a CIRIÈ e GRUGLIASCO: Il sig. PANGELLA geom. cav. Lorenzo, segretario principale;

a FORLÌ: Il sig. BIAGIOLI DEGL'INNOCENTI Virgilio, capo stazione;

a GROSSETO: Il sig. RAVELLI Ugo, capo stazione;

a VICO EQUENSE: Il sig. STELLATO cav. Decio, ispettore;

a SONDRIO: Il sig. SACERDOTI Beniamino, capo stazione;

a PORTICI: Il sig. STAIANO Raffaele, segretario capo;

a FRASCATI: Il sig. GRAZIANI cav. uff. Antonio, capo stazione;

a MARINO: Il sig. FABRIZI Giuseppe, capo stazione;

a BENEVENTO: Il sig. PERRINO Giulio, capo stazione.

6. — DONAZIONI A FAVORE DELL'OPERA DI PREVIDENZA.

Dal sig. LAMMA Emilio, capo stazione di Chiavari, in due volte la complessiva somma di L. 242.75, raccolta fra il personale di quella stazione.

Dal personale della stazione di Altamura, la somma di L. 50, raccolta per onorare la memoria del capo stazione sig. EREMITA Alfonso.

Da alcuni funzionari ed agenti dell'Ufficio 22° del Servizio Lavori, la somma di L. 65.10, raccolta per onorare la memoria della madre del disegnatore sig. ROSI Alessandro.

Dal personale dipendente dalla Divisione Materiale e Trazione di Bologna, la somma di L. 2153, raccolta per onorare la

memoria della madre del capo divisione sig. MAZIER ing. Vittorio.

Da alcuni funzionari della Divisione Materiale e Trazione di Bologna la somma di L. 116, raccolta per onorare la memoria del padre della scrivana signora BARTOLINI Elisa.

Dal personale dipendente dall'Ufficio 2° del Servizio Movimento e Traffico, la somma di L. 39, raccolta per onorare la memoria dell'ingegnere *ad honorem* sottotenente FREDIANI signor Fulvio.

Dal pensionato SCHENKER e ROY di Losanna, la somma di L. 200, per testimoniare la propria riconoscenza in occasione di un viaggio in Italia delle rispettive allieve, alle quali furono assegnate vetture riservate.

Da alcuni funzionari ed impiegati del Servizio Materiale e Trazione, la somma di L. 45, quale residuo della sottoscrizione fatta per l'acquisto di un oggetto da offrire all'ispettore cav. Riccardo LAZZARI in occasione del suo esonero definitivo dal servizio.

Da alcuni funzionari ed impiegati del Servizio Materiale e Trazione, la somma di L. 118.59, quale utile netto risultato dalla liquidazione di una società fra essi costituita per la durata della guerra, allo scopo di garantire l'approvvigionamento giornaliero del latte alle proprie famiglie.

Per *il Direttore Generale*
A. ALESSANDRI.

Ordine di servizio N. 7[V]

Vendemmia 1922.

1. DISPOSIZIONI GENERALI. — Per i trasporti inerenti alla prossima vendemmia dovranno essere osservate le disposizioni seguenti, nonchè le speciali prescrizioni che saranno diramate dalle Divisioni Movimento e Traffico o Delegazioni Esercizio, per quanto può interessare singolarmente le rispettive circoscrizioni.

Agli effetti del presente ordine di servizio, il periodo della vendemmia si inizia alle ore 0 del 1° settembre e si chiude alle ore 24 del 15 novembre.

2. ACCETTAZIONE DEI RECIPIENTI VUOTI - INDIRIZZI - MARCHE. — I recipienti destinati al trasporto delle uve e del mosto dovranno essere in buona condizione e muniti di marche ed indirizzi.

Le marche devono constare di almeno due lettere dell'alfabeto, con un numero progressivo. Le marche ed i numeri dovranno essere bene appariscenti, in caratteri indelebili sulle pareti o sui fondi dei recipienti. Le marche vecchie dovranno, a cura dei mittenti, essere raschiate completamente, anzichè annullate con un tratto di pennello.

L'indirizzo dovrà essere solidamente applicato con colla o con chiodi sui recipienti di legno od attaccato a tavolette di legno o a pezzi di cuoio assicurati con robusta funicella ai recipienti di altro genere.

Le marche ed i numeri dovranno essere segnati con tutta precisione sui documenti di trasporto, sui quali dovrà essere altresì specificata la vera qualità dei recipienti, cioè se botti, barili, tinozze, tini, bigonce, ceste, cestoni, casse, ecc., esclusa quindi ogni indicazione generica.

I recipienti saranno accettati soltanto in porto affrancato.

3. CHIUSURA DELLE BOTTI E DEI BARILI. — Le botti, i barili e gli altri recipienti contenenti mosto od uva pigiata con mosto non dovranno essere scoperchiati.

Saranno ammessi recipienti a pareti semplici, purchè non interamente riempiti e non completamente tappati, ma muniti di un cannello sporgente, ovvero di altri apparecchi atti a dare sfogo ai gas derivanti dalla fermentazione. Tale modo di condizionatura dovrà essere fatto risultare dal mittente nell'apposito spazio della lettera di vettura, come è indicato al punto seguente.

4. Responsabilità - *Dichiarazione di garanzia*. — A sensi dell'art. 53 delle Condizioni e Tariffe, non potranno essere attribuiti a colpa dell'Amministrazione i danni che possano derivare alla merce, in dipendenza delle condizioni in cui la medesima si trova all'atto della spedizione o del modo col quale è stata caricata; epperciò nei casi di condizioni anormale della merce o del carico, le stazioni dovranno esigere dallo speditore il rilascio delle prescritte dichiarazioni di garanzia, così formulate:

« *Il sottoscritto dichiara di aver consegnato la spedizione nelle* « *seguenti condizioni*: *Fusti aperti o non completamente tappati* » ovvero « *Fusti caricati anormalmente* » ovvero « *Fusti aperti o non* « *completamente tappati e caricati anormalmente* » ovvero « *Merce* « *bagnata di acqua piovana o in condizioni di troppa maturanza* « *o di appassimento* » ovvero in quelle altre condizioni anormali che risultassero all'atto della spedizione.

5. Tenuta in evidenza del movimento dei trasporti vendemmiali. — Per tutta la durata della vendemmia, le stazioni dovranno tenere costantemente in evidenza l'esatto movimento dei carri di uva e mosto e di recipienti vuoti, in partenza, in arrivo ed in transito ed accertarsi, in fine di ogni giornata, che nessun trasporto vi si trovi in ritardo.

Qualora qualche carro risultasse in ritardo, le stazioni dovranno aver cura di inoltrarlo coi treni merci più rapidi e, occorrendo, anche coi treni viaggiatori, utilizzando la prestazione disponibile.

6. Domande e forniture dei carri. — Le domande di materiale dovranno essere limitate al quantitativo occorrente per il carico di un giorno; nè dovranno accettarsi, per uno stesso giorno, richieste dagli speditori per una quantità di carri superiori alla potenzialità dei binari di carico.

Non si dovranno accettare domande di carri-serbatoi dell'Amministrazione ferroviaria di Stato, inquantochè quelli esistenti sono adibiti esclusivamente ai trasporti di acqua.

Non si dovrà esigere caparra per la domanda dei carri.

I trasporti inerenti alla vendemmia verranno considerati, nell'ordine di precedenza per la fornitura dei carri, di cui al punto 1° dell'Ordine di servizio n. 44-1920, nel 2° gruppo di trasporti.

Le stazioni vigileranno che non si verifichino illeciti accaparramenti di carri ed in casi di abusi ne informeranno prontamente la propria Divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio.

I trasporti di uva fresca in casse o ceste dovranno essere caricati in carri coperti.

Quelli di mosto ed uva fresca o pigiata con mosto in botti tini, bigonce o navasse, sono ascritti al gruppo 1° della categoria 7ª dell'allegato 7 alle Tariffe e come tali vanno caricati in carri scoperti senza copertone.

Tuttavia saranno forniti anche carri coperti o carri scoperti con copertone quando se ne abbiano di disponibili

In caso vengano forniti copertoni, gli speditori dovranno farne richiesta sul documento di trasporto e le stazioni dovranno applicare la tassa di nolo.

Quando vengono utilizzati carri coperti, si dovrà far presente allo speditore l'opportunità, nello stesso suo interesse che i carri siano assicurati anche con piombi o con lucchetti propri.

7. Uso dei carri-serbatoi privati. — Per i trasporti in carri-serbatoi privati, si richiamano le stazioni all'osservanza delle disposizioni contenute nel Regolamento pei carri privati, pubblicato coll'Ordine di servizio n. 83-1908.

Il carico del serbatoio dovrà essere compiuto a cura e spese del mittente e fatto in modo continuo e contemporaneo per tutte le bocche di carico, usando tutti i mezzi adatti per sollecitarlo.

Le operazioni di carico dovranno essere compiute nelle stazioni dei Compartimenti di Torino, Bologna, Ancona, Bari e Palermo in un periodo di tempo non superiore a ore 12 lavorative decorrenti:

a) nelle stazioni di deposito dei serbatoi, dal momento in cui il carro sarà posto nel punto di carico a disposizione della Ditta speditrice;

b) nelle altre stazioni, dal momento in cui la Ditta interessata è stata avvisata dell'arrivo e della messa a disposizione del serbatoio.

Qualora il carico non sia ultimato entro il termine sopra indicato, come pure quando, ultimato il carico, i serbatoi sostassero per motivi attribuibili alle Ditte speditrici, sarà applicata una tassa di lire 1.00 per serbatoio e per ogni ora di ritardo, oltre l'aumento del 300 per cento in vigore.

Nel computo dei ritardi dovranno trascurarsi quelli non eccedenti i 30 minuti: quelli invece che li oltrepassassero, saranno calcolati per un'ora.

Per le giacenze dei serbatoi carichi nelle stazioni destinatarie, si applicheranno i diritti di sosta stabiliti dalle vigenti tariffe.

Nel caso di spedizioni di mosti e uve pigiate, a prevenire la dispersione della merce per effetto dell'aumento di volume prodotto dalla fermentazione, il riempimento dei serbatoi dovrà essere limitato ai 5/6 della loro capacità.

8. Ritorno dei copertoni privati. — Allo scopo di facilitare la protezione dei trasporti di uve e mosti con copertoni privati, per tutta la durata della vendemmia, le stazioni restano autorizzate ad accettare per l'inoltro *come bagaglio* con treni viaggiatori (esclusi però i diretti ed i direttissimi) *i copertoni di proprietà privata* che gli interessati vogliano spedire ai luoghi di carico delle uve e dei mosti.

Tali spedizioni dovranno essere tassate coi prezzi stabiliti dall'art. 77 delle Tariffe, classe II.

Tanto sullo scontrino quanto sul foglio di via e sulla matrice relativi a ciascuna spedizione dovrà essere praticata l'indicazione « *copertone privato* », e ciascun collo deve portare il nome, cognome ed indirizzo del destinatario, oltre l'indicazione della stazione cui è diretto.

9. Calzatoie speciali. — Per assicurare i fusti contenenti mosto, caricati a cura del personale di stazione, si dovranno impiegare le calzatoie speciali di cui all'Ordine di servizio n. 151-1912 attenendosi alle norme contenute nelle Circolari n. 53-1912 e numero 2-1914.

In relazione a quanto stabilisce la Circolare n. 25-1920, le calzatoie speciali potranno essere cedute al pubblico al prezzo di Lire 0,75 (centesimi settantacinque) cadauna.

10. Carico di recipienti vuoti in carri coperti. — In via eccezionale, qualora i recipienti vuoti destinati a stazioni poste nelle zone vinicole delle Puglie vengano caricati in carri coperti e non riesca possibile il carico di una spedizione in solo carro, mentre questa potrebbe essere contenuta tutta in un carro scoperto, si potranno impiegare due carri coperti, anche se utilizzati incompletamente. Per questi due carri dovranno compilarsi due distinte lettere di vettura e due fogli di scorta; ma, agli effetti della tassazione, dovranno considerarsi come facenti parte di una stessa spedizione, e ciò allo scopo di permettere agli speditori di fruire dei prezzi della classe 78 per il minimo di 5 tonnellate.

Per norma delle stazioni e degli Uffici di controllo, si dovrà praticare la seguente annotazione sulla lettera di vettura del secondo carro: *Parte e complemento della spedizione n. . . . del . . . caricata nel carro* (serie, numero) ».

Sulla lettera di vettura del primo carro si dovrà pure accennare alla parte di spedizione caricata nel secondo.

11. Trasporti di uva fresca in porto assegnato. — Le tariffe eccezionali 20 e 24 G. V. potranno essere applicate anche in porto assegnato ai trasporti di uva fresca, eseguiti in servizio interno o cumulativo italiano.

Da tale concessione restano quindi esclusi i trasporti a P. V. e quelli destinati all'estero, eccezione fatta per le spedizioni eseguite in base a concessione speciale.

12. Trasporti di uve in ceste e casse a carro. — Per facilitare i trasporti dell'uva fresca in ceste e casse ricolme e coperte con tela o con fronde, si concede che i mittenti, valendosi di cavalletti di legno, od altri attrezzi, dispongano le ceste e le casse a più piani nei carri.

Il mittente dovrà rilasciare dichiarazione di garanzia così concepita: « *Il sottoscritto dichiara di aver consegnato la spedizione nelle seguenti condizioni*:

« *Ceste o casse caricate in modo anormale* ».

La tassa sarà computata sul peso complessivo dell'uva e degli attrezzi, in base alle tariffe ordinarie od eccezionali vigenti per l'uva fresca.

Sui documenti di scorta si dovranno sempre riportare in modo chiaro e preciso la qualità e quantità degli attrezzi di carico di cui sopra, nonchè dei copertoni, tele e tende, e degli altri oggetti di proprietà dei mittenti, destinati a coprire e ad assicurare il carico.

I destinatari, all'arrivo dell'uva, dovranno ritirare gli attrezzi e potranno effettuarne le rispedizioni gratuitamente, a sensi ed alle condizioni dell'art. 36 delle Tariffe.

13. Carico e scarico dei trasporti a piccola velocità a carro. Le operazioni di carico e scarico dell'uva fresca o pigiata con mosto, spedita in tini, bigonce, navasse o in botti, a piccola velocità a carro, devono essere eseguite dalle parti, verso deduzione della quota di diritto fisso di L. 0,50 per tonnelleta ed operazione. Ciò in analogia a quanto è stabilito per l'uva fresca in ceste o casse.

14. Manovre. — Richiamasi l'attenzione delle stazioni sulla necessità che le manovre, e specialmente quelle a gravità, siano sempre eseguite con ogni cautela, allo scopo di evitare avarie di fusti dispersioni di merce. Ricordasi inoltre il divieto assoluto di effettuare manovre a spinta quando trattasi di carri contenenti fusti pieni.

15. Sorveglianza sui trasporti. — Per la sorveglianza dei carri carichi di uve e mosti in composizione ai treni, si richiama la rigorosa osservanza delle prescrizioni contenute nella circolare gialla del Servizio Movimento e Traffico n. 10 del 15 aprile 1916.

Un'attiva particolare vigilanza dovrà essere esercitata nelle stazioni di partenza, in quelle di transito o di ricomposizione delle condotte e dei treni.

16. Anormalità nei trasporti. — Qualora in arrivo sorgano contestazioni per avaria dipendente da ritardo o da altra causa, le stazioni destinatarie dovranno computare i termini di resa, tenendo conto degli aumenti in vigore, per accertare se sussista effettivamente ritardo; quindi siavi o no ritardo, dovranno sempre compilare il verbale di accertamento con l'intervento di periti abili dai

quali, in seguito ad apposita interpellanza, si dovrà fare stabilire, ove non esista sulla lettera di vettura dichiarazione di garanzia, se l'uva presenti *segni di malattia (peronospera), di troppa maturanza, di bagnamento precedente al carico o di appassimento per essere stata vendemmiata troppo tempo prima della spedizione*. Il perito od i periti saranno anche chiamati a stabilire la data in cui l'avaria ebbe inizio e la susseguente sua progressività; la influenza che le circostanze e cause suaccennate possono avere avuto sull'avaria e se il ritardo, dato che sussista senza il concorso di quelle cause, avrebbe da solo potuto determinare l'avaria constatata, e, in un caso o nell'altro, in quale misura.

Si rammenta che il verbale ha soltanto lo scopo di constatare i fatti, non quindi quello di liquidare indennità, il che è riservato agli Uffici superiori. Le stazioni perciò debbono astenersi dal fare apprezzamenti sulla minore o maggiore attendiblità delle pretese delle parti e dall'assumere impegni circa l'ammontare e la liquidazione della indennità.

Qualora a destinazione si constatino avarie alle uve, spandimento di liquido per spostamento del carico (siano casse, ceste o fusti), si dovrà far dichiarare dai periti se lo spostamento avvenne per il naturale scuotimento del carro, per le pendenze della linea, per le inevitabili scosse ed urti cui vanno soggetti i carri nelle molteplici manovre; fatti tutti inevitabili e inerenti al modo di trasporto e dei quali la ferrovia non può nè deve rispondere.

Soltanto degli urti straordinari e colposi può essere chiamata a rispondere la ferrovia. Quindi, qualora dalle parti si vogliono attribuire le avarie ad urti, si dovrà fare specificare e constatare dal perito se esistono dati speciali di fatto e tali da dimostrare che gli urti stessi o le scosse escano da quelli ordinari e inevitabili poichè non basta asserire, ma, in materia di colpa, occorre provarla in modo diretto e specifico.

In casi di avarie di qualunque natura, che rivestano speciale importanza per l'entità del danno o per altre particolari ragioni, le stazioni dovranno darne avviso telegrafico alla rispettiva Divisione Movimento e Traffico o Delegazione Esercizio, affinchè questa possa provvedere ai necessari accertamenti a mezzo di appositi funzionari.

17. Trasporti per l'Estero. — I trasporti di uva, mosto e vino diretti all'estero potranno essere effettuati, oltre che con carri ordinari:

a) con carri serbatoio Mv di proprietà privata, inscritti nel parco veicoli F. S.;

b) con carri serbatoio inscritti in parchi esteri e inviati in Italia a prendere carico a norma delle relative tariffe internazionali.

Per tali trasporti le stazioni si atterranno alle relative disposizioni speciali in vigore all'atto della presentazione della merce.

Le stazioni dovranno poi sempre curare l'assoluta nettezza, sia esterna che interna, non solo di tutti i carri, ma anche dei recipienti e specialmente dei fusti, in modo che niuna particella di foglie, di terra o di altre sostanze imbrattanti rimanga aderente ai recipienti e alle pareti dei carri, perchè, in caso diverso, le Dogane di confine potrebbero respingere i trasporti, giusta le disposizioni relative ai provvedimenti contro la fillossera.

18. Spedizioni per e dagli scali di Milano. — Per i trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosti durante la campagna vinicola, le abilitazioni delle stazioni di Milano restano stabilite come appresso:

Milano P. Ticinese è ammessa a ricevere trasporti a G. V. ed a P. V. a carro completo ed a dettaglio limitatamente alle provenienze dal compartimento di Torino;

Milano-Centrale è ammessa a ricevere trasporti a carro completo ed a dettaglio eseguiti, dietro richiesta dei mittenti, in base alle condizioni di tariffa, con treni diretti od accelerati;

Milano P. Vittoria è ammessa a ricevere e ad eseguire trasporti a G. V. a carro completo ed a dettaglio;

Milano Lambrate-Milano P. Romana-Milano S. Cristoforo sono ammesse a ricevere e ad eseguire trasporti a G. V. ed a P. V. a carro completo ed a dettaglio;

Milano Farini-Milano Nuova Centrale sono ammesse a ricevere e ad eseguire trasporti a G. V. ed a P. V. a carro completo.

19. Abilitazione di Ofantino ai trasporti a G. V. ed a P. V. — Durante il periodo della campagna vinicola e non oltre il 31 ot-

tobre, la stazione di Ofantino è ammessa ai trasporti di uva fresca, uva pigiata e mosto a G. V. a carro completo ed ai trasporti in servizio interno e cumulativo italiano di uva pigiata e mosto a P. V., nonchè a ricevere trasporti a P. V. di recipienti vuoti destinati a trasportare prodotti vendemmiali.

20. Servizio a G. V. a Genova P. Brignole. — Il servizio a G. V. a carro completo per le uve e mosti in arrivo a Genova Piazza Brignole dovrà essere disimpegnato allo scalo P. V. di Terralba, anzichè allo scalo a G. V.

21. Servizio cumulativo con la Nord-Milano - Esclusione di Milano transito La Librera dai trasporti a G. V. — Si richiama l'attenzione delle stazioni su quanto risulta a pag. 36 del Prontuario generale delle distanze chilometriche, circa la esclusione di *Milano transito La Librera dai trasporti* a G. V. e si fa perciò loro assoluto divieto di accettare per questi trasporti domanda d'istradamento pel transito predetto.

Sui relativi documenti di trasporto le stazioni dovranno esporre sempre, ed in caratteri ben chiari, il transito che le spedizioni devono seguire per passare sulle linee della Nord-Milano.

22. Abilitazioni a G. V. a carro completo in tutte le stazioni. — In relazione al punto 479 del Bollettino commerciale n. 27-1921 le stazioni che dal Prontuario generale delle distanze risultano abilitate ai trasporti a P. V. A. si intendono abilitate ai trasporti a G. V. a *carro completo.*

Per i trasporti destinati all'estero continuano a valere le abilitazioni a P. V. A. risultanti dalle pubblicazioni in vigore.

23. Cartellini, etichette, listini e documenti di scorta dei carri. — Per facilitare il còmpito del personale di manovra e dei treni, pel sollecito inoltro dei trasporti a carro completo di uva e di mosto e nel contempo per evitare disguidi ed affrettare il pareggio, nei casi di eventuali mancanze di documenti, si dovrà far uso dei cartellini mod. M-246*g* (*Uva*) e M-246*h* (*Mosto*) di cui al « Prospetto dei cartellini, delle etichette, ecc. », pubblicato coll'Ordine di servizio n. 38-1915.

Questi cartellini debbono essere applicati anche ai carri serbatoi carichi.

Per i carri serbatoi che viaggiano a vuoto, si dovrà far uso delle etichette mod. M-265.

Nell'interno di ogni carro chiuso od aperto, con o senza copertone, dovranno essere collocati, in un punto visibile ed assicurati ciascuno ad un recipiente, due cartellini speciali per identificare lo speditore e il destinatario dei relativi trasporti, come prescritto colla Circolare gialla n. 26-1917 del Servizio Movimento e Traffico.

Le stazioni che si trovassero ad avere eccedente un carro senza la relativa contabilità, dovranno inoltrarlo a destinazione con spedizione in servizio, in base alle indicazioni risultanti dai cartellini esterni del carro medesimo o, mancando questi, in base a quelle risultanti dai cartellini posti nell'interno, avvertendone telegraficamente la stazione mittente, perchè possa provvedere all'immediato invio di un duplicato dei documenti di trasporto direttamente a quella destinataria.

Qualora si renda necessario lo spiombamento del carro, le stazioni che vi procedono dovranno non solo far risultare sul foglio di carico o di scorta il movimento dei piombi, ma dovranno anche indicarne chiaramente la causa, e qualora riscontrassero anormalità nel carico, procedere alla verifica del peso e della merce, redigendo la prima parte del processo verbale.

Sul margine superiore destro dei documenti di trasporto si dovranno applicare i listini mod. M.272*h* (*Uva*) o M-272*i* (*Mosto*).

Ai carri contenenti recipienti vuoti dovranno essere applicati i cartellini mod. M-246*m* (*Recipienti vuoti*).

Sui relativi documenti di trasporto dovrà ingommarsi il listino mod. M-272*n*.

Per i trasporti a carro completo di prodotti vendemmiali e di recipienti vuoti le stazioni dovranno compilare il foglio di scorta M-145 a p. v. od il foglio di carico M-145*b* (già *Ch*-138) a g. v.

Il foglio itinerario M-167 dovrà essere emesso soltanto a scorta dei carri completi di uva da tavola.

24. Classificazione dei trasporti. — I trasporti di uva e mosto in partenza dalle stazioni dei Compartimenti di Bari, Ancona e Bologna vengono classificati, in relazione alla loro destinazione, nei seguenti gruppi:

1° *gruppo* — carri oltre Foggia fino Bologna;
— carri oltre Bologna verso Bagni della Porretta;
— carri oltre Bologna fino Ferrara (esclusa);
— carri oltre Bologna fino Verona (via Isola della Scala) ed oltre verso Ala e fino Brescia (esclusa).

2° *gruppo* — carri oltre Rimini fino Ferrara ed oltre verso Padova.

3° *gruppo* — carri oltre Bologna fino Parma;
— carri oltre Modena verso Mantova;
— carri oltre Parma verso Spezia.

4° *gruppo* — carri oltre Parma fino Brescia;
— carri oltre Brescia fino Bergamo (esclusa).

5° *gruppo* — carri provenienti da Foggia e da stazioni al sud di Foggia;
per Genova ed oltre verso Savona;
oltre Sampierdarena fino Piacenza (esclusa), fino Rogoredo (esclusa), fino Mortara ed oltre verso Milano;
verso Novara-Luino e verso Novara-Borgomanero.

6° *gruppo* — carri oltre Parma fino Rogoredo (esclusa la diramazione di Piacenza verso Voghera);
— carri per Milano P. R. e Milano Farini;
— carri oltre Casalpusterlengo verso Pavia Mortara.

7° *gruppo* — carri per Milano P. T. e linea verso Mortara;
— carri per Milano P. V. e carri oltre Milano (esclusi quelli compresi nel gruppo 8°).

8° *gruppo* — carri per oltre Milano P. G. verso Chiasso (escluse le diramazioni di Monza, Seregno e Albate Camerlata).

9° *gruppo* — carri oltre Borgo S. Donnino fino Treviglio;
— carri oltre Treviglio fino Milano Lambrate e Milano Nuova Centrale;
— carri oltre Treviglio fino Rovato (esclusa).

10° *gruppo* — carri diretti a stazioni della linea Treviglio (esclusa) - Bergamo - Lecco - Colico - Sondrio; Colico - Chiavenna; Monza (esclusa) - Lecco; Seregno (esclusa) - Bergamo; Albate C. (esclusa) - Lecco.

11° *gruppo* — carri provenienti da stazioni al nord di Foggia per oltre Piacenza verso Voghera.

(Salvo esplicita esclusione, le diramazioni intermedie di ciascuna linea s'intendono comprese nelle singole linee).

Le stazioni mittenti dei trasporti dovranno applicare a ciascun lato del carro e sulle apposite tabelle, una etichetta col numero in cifre arabiche del gruppo assegnato al carro in relazione alla sua destinazione.

Queste etichette dovranno essere incollate solidamente, essendo della massima importanza che esse non abbiano a distaccarsi e di evitare che per effetto della loro mancanza i carri debbano essere scartati ai transiti.

Le stazioni di Foggia e Faenza dovranno applicare le etichette eventualmente mancanti e farne rapporto alla propria Divisione Movimento e Traffico.

Per rendere più sollecita e sicura la scelta di tali numeri, il personale sarà munito di un libretto tascabile, nel quale sono elencate in ordine alfabetico le stazioni comprese negli undici gruppi precitati, coll'indicazione, in corrispondenza al nome di ciascuna località, del numero del gruppo alla medesima assegnato.

25. Trasporti da e per le stazioni al sud di Foggia. — Per il concentramento a Brindisi dei trasporti di uve e mosti, provenienti da stazioni della linea Brindisi-Gallipoli, dalle ferrovie Salentine e dalla stazione di Mesagne dovranno dalla Divisione Movimento e Traffico di Bari essere stabiliti i treni con i quali i trasporti stessi debbono inoltrarsi.

Per il concentramento a Foggia dei trasporti diretti al Nord, la Divisione di Bari richiederà alla Trazione l'effettuazione dei treni che a mano a mano si renderanno necessari tenuto conto dell'entità dei trasporti e delle ore di proseguimento dei trasporti stessi da Foggia. I treni da Brindisi dovranno avere una prestazione di 820 tonnellate.

26. CONDOTTE. — Sulle linee nelle quali si addensano in maggiore quantità i trasporti vendemmiali, vengono previste speciali condotte i cui itinerari risultano dall'allegato al presente Ordine di servizio.

Sino a quando l'entità dei trasporti vendemmiali per le diverse direzioni è tale da potere essere smaltita con i treni ordinari, le Divisioni Movimento e Traffico regoleranno l'inoltro dei trasporti stessi secondo i criteri che verranno indicati per la formazione delle condotte, scegliendo i treni ordinari che, per la loro specializzazione, meglio si prestano allo scopo.

I treni ordinari prescelti verranno comunicati alle Divisioni Movimento interessate in transito ed in arrivo perchè assicurino l'ulteriore proseguimento dei trasporti.

Le condotte stesse sono specializzate per l'inoltro dei trasporti, anzidetti, e perciò non debbono essere mai utilizzate promiscuamente con altri trasporti.

Qualora, nel periodo della campagna vendemmiale, le stazioni dovessero utilizzare eccezionalmente i treni delle condotte per l'inoltro di altri trasporti, dovranno avvisarne le stazioni capotronco interessate e le rispettive Divisioni Movimento e Traffico.

Per contro, le stazioni dovranno astenersi dall'utilizzare i treni ordinari pei trasporti vendemmiali pei quali sono stabilite le apposite condotte.

27. CONDOTTE ASCENDENTI DA FOGGIA. — In partenza da Foggia vengono previste le condotte seguenti:

Condotte n. 10-12-14-16 *per Faenza.*

Queste condotte hanno una forza di trazione disponibile di 900 tonnellate sull'intero loro percorso e debbono essere composte in modo che i carri si trovino regolarmente raggruppati in relazione ai numeri loro applicati.

Fino a quando l'entità di detti trasporti non giustifichi l'effettuazione di tali condotte, le Divisioni di Bari ed Ancona prenderanno accordi per stabilire con quale treno la stazione di Foggia dovrà inoltrare i carri del gruppo 2, e con quale treno i carri dei gruppi 3-4-5-6-7-8-9, 10 e 11.

I carri per trasporti vendemmiali dovranno però in ogni caso essere raggruppati in relazione ai numeri loro applicati e formare nel treno unico gruppo.

La Divisione Movimento e Traffico di Bari dovrà dare disposizioni perchè, *ogni eccezione rimossa*, i carri con trasporti vendemmiali non partano da Foggia alla spicciolata *ed ogni trasgressione dovrà essere prontamente e severamente punita.*

I carri di trasporti vendemmiali in arrivo a Castellammare Adriatico dalle stazioni al nord di Foggia e dalla linea di Sulmona, dovranno da Castellammare Adriatico essere riuniti per gruppi di almeno 10 carri ed inoltrati con i treni merci ordinari od anche con le condotte stabilite qualora abbiano prestazione disponibile. La stazione di Castellammare Adriatico potrà trattenere i carri stessi anche 24 ore qualora possa formare apposito treno.

Le stazioni intermedie della tratta da Foggia a Rimini, che aggiungono carri alle condotte debbono ubicarli nei gruppi stabiliti ed ogni infrazione verrà rigorosamente punita.

28. Condotte ascendenti da Faenza. — Per i carri di trasporti vendemmiali in partenza ed in transito, vengono previste in partenza da Faenza le seguenti condotte:

Condotte N. 18-20-22 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6-7-8 distinti per gruppi);

Condotta N. 24 per Bergamo, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio (carri dei gruppi 9 e10 distinti per gruppi).

In partenza da Faenza viene pure istituita la condotta N. 26 per Chiasso, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, che la stazione di Faenza dovrà formare sempre quando il quantitativo dei carri appartenenti al gruppo 8 (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone, Desio) sia tale da raggiungere almeno le 500 tonnellate.

A tale scopo la stazione di Faenza dovrà trattenere i carri di cui sopra anche per 24 ore.

I trasporti diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone e Desio dovranno essere sempre inoltrati con le condotte N. 18-20-22 su Milano P. S.

L'inoltro dei carri dei gruppi 3-4-5-11 verrà effettuato con i treni merci ordinari e straordinari da stabilirsi dalla Divisione Movimento e Traffico di Bologna.

Le condotte N. 18-20-22 avranno una forza di trazione di 900 tonnellate, ma non dovranno avere però una composizione superiore ai 45 veicoli.

29. CONDOTTE ASCENDENTI DA REGGIO EMILIA. — In partenza da Reggio d'Emilia vengono previste le seguenti condotte:

Condotte N. 28-30-32 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6-7-8 distinti per gruppo);

Condotta N. 34 per Bergamo, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio (carri dei gruppi 9 e 10 distinti per gruppo);

Condotta N. 36 per Alessandria (carri del gruppo 11).

Viene istituita in partenza da Reggio d'Emilia pure la condotta N. 38 per Chiasso, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate, Seregno, che la stazione di Reggio d'Emilia dovrà formare sempre quando il quantitativo dei carri appartenenti al gruppo 8 (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone e Desio) siano di tale entità da raggiungere almeno le 500 tonnellate.

A tale scopo la stazione di Reggio d'Emilia dovrà trattenere i carri di cui sopra anche per 24 ore.

I trasporti diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone e Desio, dovranno, in ogni caso, essere inoltrati con le condotte N. 28-30-32 su Milano P. S.

Le condotte N. 28-30-32 avranno una forza di 900 tonnellate, ma non dovranno però avere una composizione superiore ai 45 veicoli.

30. DISPOSIZIONI SPECIALI PER LA COMPOSIZIONE DELLE CONDOTTE N. 24-26-34-38. — Allo scopo di assicurare che, durante la campagna vinicola, almeno una delle condotte N. 26 o 38 per Chiasso, via Borgo S. Donnino, Cremona, Treviglio, Bergamo, Usmate,

Seregno, venga effettuata il maggior quantitativo possibile di volte, la Divisione Movimento e Traffico di Bologna disporrà perchè la stazione di Faenza, ove non abbia materiale per formare la condotta n. 26, comunichi a quella di Reggio d'Emilia il quantitativo dei carri del gruppo 8° (esclusi quelli diretti alle stazioni di Greco, Sesto S. Giovanni, Monza, Lissone, Desio) da inoltrare, in modo che quest'ultima possa giudicare, tenuto conto dei propri trasporti, della opportunità di formare la condotta N. 38.

La Divisione di Bologna stabilirà con quale treno i trasporti condotta N. 26, comunichi a quella di Reggio d'Emilia il quantitativo dei carri del gruppo 8° (esclusi quelli diretti alle stazioni anzidette dovranno essere inoltrati a Reggio d'Emilia.

La stazione di Borgo S. Donnino dovrà rettificare gli eventuali errori di composizione delle condotte 24 e 34, provvedendo perchè i gruppi 9 e 10 siano sempre fra loro separati.

Le stazioni di Reggio d'Emilia e Borgo S. Donnino col materiale delle condotte 24 e 34 (carri del gruppo 9 e 10) dovranno formare, sempre che l'entità dei trasporti lo consenta, una di tali condotte esclusivamente con carri con uno solo dei due gruppi.

31. Trasporti da Rubiera. — La stazione di Rubiera, in base alle disposizioni particolari che riceverà dalla Divisione Movimento e Traffico di Bologna, appoggerà di massima a Reggio Emilia, per la ricompensazione, i propri carri di uva e mosto diretti verso Parma, ovvero formerà treni che da Reggio Emilia possano proseguire senz'altro coll'orario e colle funzioni assegnate alle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione, quando ciò fosse giustificato dalla entità e dalla destinazione dei trasporti.

32. — Condotte ascendenti da Mantova. — In partenza da Mantova vengono previste le seguenti condotte:

Condotte n. 40-42 per Milano P. S. (carri dei gruppi 6-7-8 *distinti per gruppi).*

Condotte n. 44-46 per Bergamo (carri dei gruppi 9 *e* 10 *distinti per gruppi).*

Le stazioni di Soliera, Carpi, Rolo Novi, Gonzaga Reggiolo Suzzara, Romanore appoggeranno a Mantova, per la ricomposizione, i carri di trasporti vendemmiali diretti verso Verona, verso

Nogara e verso Piadena, seguendo le particolari istruzioni che verranno impartite dalla Divisione Movimento e Traffico di Bologna, sia per quanto riguarda i treni di inoltro, sia per i raggruppamenti da eseguirsi a sollievo di Mantova.

La Divisione Movimento e Traffico di Bologna disporrà, ove del caso, perchè le stazioni di Carpi, Rolo Novi, Suzzara formino treni appositi di trasporti vendemmiali che possano da Mantova proseguire coll'orario e colle funzioni delle condotte che hanno origine da quest'ultima stazione.

I trasporti vendemmiali appartenenti al gruppo 4 verranno da Mantova inoltrati con i treni da stabilirsi d'accordo fra le Divisioni Movimento e Traffico di Bologna e di Milano.

I trasporti vendemmiali in partenza dalle stazioni sopra indicate appartenenti al gruppo 11, verranno appoggiati a Modena che li inoltrerà a Reggio d'Emilia per essere aggiunti alla condotta n. 36.

33. Materiale vuoto. — Per l'invio verso le Puglie del materiale vuoto e dei recipienti vuoti destinati a prender carico di uve e mosti, le Divisioni Movimento e Traffico interessate prenderanno opportuni accordi per effettuazione se del caso, di apposite tradotte.

34. Ritardo dei Treni delle condotte. — Allorquando una condotta viaggia con un ritardo tale che possa perturbare l'andamento degli altri treni, dovrà essere soppressa dalla prima stazione capo-tronco che incontra e fatta proseguire coll'orario di una condotta susseguente.

35. Trasporti vendemmiali dal Piemonte. — Per regolare l'andamento dei trasporti vendemmiali sulle linee Alessandria-Bra, Alessandria-Acqui, Alessandria-Casale, Ovada-Acqui-Asti, Castagnole-Asti-Casale, Novi-Tortona-Castel S. Giovanni, le Divisioni Movimento e Traffico interessate, previ accordi fra loro e colle Divisioni Materiale e Trazione, dirameranno alle dipendenti stazioni le necessarie istruzioni di dettaglio.

I trasporti provenienti dalle stazioni di Calamandrana, Canelli, S. Stefano Belbo, Costigliola d'Asti, Castagnole Lanze, Neive e diretti a Torino ed oltre seguiranno la via di Bra, anzichè quella di Asti.

4

Quelli provenienti da Asti loco e transito e diretti a Cavallermaggiore ed oltre verso Cuneo, seguiranno la via di Trofarello-Carmagnola, anzichè quella di Castagnole-Bra. Quelli provenienti dalle stazioni di Nizza M., Alice Belcolle e Monbaruzzo, diretti a Mortara ed oltre, verso Milano ed oltre Casale M. verso Vercelli, seguiranno la via di Nizza M.-Asti-Casale M.-Mortara.

La stazione di Nizza Monf. tratterrà i carri provenienti dalle stazioni da Alba a Calamandrana e diretti alle località sopra citate fino a completare le prestazioni disponibili dei treni che effettua su Asti; i restanti carri proseguiranno per la via anormale di Alessandria.

Per l'inoltro dei trasporti verso Asti, Casale M., Mortara, viene istituita la condotta N. 60 da Nizza M. a Milano P. R., la quale a Casale M. ed a Mortara troverà immediato proseguimento pei carri diretti verso Vercelli e verso Novara.

I carri che eccedessero la portata della condotta n. 60 dovranno essere appoggiati ad Alessandria.

Quelli provenienti da stazioni delle linee Bra-Cantalupo e Strevi-Cantalupo e diretti alle stazioni della linea Novi-Sampierdarena ed oltre, dovranno seguire la via di Alessandria.

Quelli provenienti da Casteggio e da S. Giuletta e diretti a Pavia ed oltre dovranno seguire la via di Voghera, anzichè quella di Broni-Bressana Bottarone.

Pel rifornimento di carri vuoti sono previste due condotte, N. 15 e 17, in partenza da Milano P. Sempione destinate l'una a Nizza M. (via Mortara-Casale M.-Asti), l'altra ad Alessandria (via Mortara-Torreberetti), previ accordi con la Delegazione Veicoli.

36. Disposizioni in caso di interruzioni di linee. — In caso di interruzioni di linee dovranno essere osservate le particolari disposizioni che il servizio Movimento comunicherà a parte alle Divisioni Movimento interessate.

37. Statistica dei trasporti vendemmiali. — Per poter seguire l'andamento dei trasporti vendemmiali, le stazioni dovranno compilare le statistiche seguenti:

a) *Statistica giornaliera* dei carri, distinti per tipo, caricati con recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce.

Per questa statistica le stazioni faranno uso dell'apposito quadro inscritto a tergo del mod. M. 127 e le Divisioni Movimento e Traffico ne riepilogheranno subito i dati su apposito prospetto da spedirsi giornalmente al Servizio Movimento e Traffico;

b) *Statistica complessiva* dei carri carichi di recipienti vuoti, uva, uva pigiata, mosto, vino e vinacce, giornalmente arrivati e partiti, distintamente per stazioni di provenienza e di destinazione.

Per la compilazione di questa statistica le stazioni faranno uso dei moduli M-195 (foglio doppio) od M-195ª (foglio semplice) a seconda dell'entità dei trasporti da registrare.

I moduli così compilati dovranno essere inviati, *a campagna ultimata*, alla rispettiva Divisione Movimento e Traffico, la quale, presane visione, li trasmetterà al Servizio Movimento e Traffico riuniti per stazioni, insieme ad una *relazione dettagliata sull'andamento dei trasporti vendemmiali.*

Non sono da comprendersi nelle statistiche di cui ai punti *a*) e *b*) i carri in transito, fatta eccezione per quelli ricevuti da altre Ferrovie o consegnati ad altre Ferrovie, che dovranno essere compresi nelle statistiche delle stazioni F. S. a contatto, le quali li considereranno come carico o scarico locale.

Le statistiche dovranno essere compilate per il periodo dal 1° settembre al 31 ottobre da tutte le stazioni dei Compartimenti di Torino, Milano, Venezia, Genova, Firenze, Ancona, Roma, Napoli, Reggio C., Palermo e Delegazione per l'esercizio di Trento; per il periodo dal 1° settembre al 15 novembre da quelle del Compartimento di Bologna e per il periodo dal 1° settembre al 15 novembre da quelle del Compartimento di Bari.

I prospetti mod. M-195 ed M. 195-ª saranno forniti dal Magazzino Stampe alle Divisioni che ne cureranno la distribuzione alle stazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9, 11 e 18.

Per *il Direttore Generale*
A. ALESSANDRI.

ANNO XV - N. 33

17 AGOSTO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

(*Per memoria*)

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta - Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(867) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

COMUNICATO

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI o LICENZIATI
perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
ANDREONE Luigi (188166)	Manovale in prova	Condannato a tre mesi di reclusione per furto qualificato, commesso in Milano il 29 dicembre 1921, in danno di Lombardi Giovanni. (Sentenza 24 gennaio 1922 del Tribunale di Milano).
REBUSCINI Pietro (72307)	Guardiano	Condannato a tre mesi e dieci giorni di reclusione, per furto di carbone, commesso in Milano nell'agosto 1920, in danno delle Ferrovie dello Stato. (Sentenza 9 ottobre 1920 del Tribunale di Milano).
MARIANI Luigi (182071)	Operaio di 1ª classe in prova	Condannato a sei mesi di reclusione, per furto qualificato di alcuni pezzi di bronzo, di stagno e di rame, reato commesso la sera dell'8 ottobre 1921 al Deposito Locomotive di Milano. (Sentenza 22 novembre 1921 del Tribunale di Milano).
BENEDETTO Salvatore (132275)	Guardiano	Condannato a dieci giorni di reclusione, per tentato furto semplice di due tavoloni, commesso la sera del 7 aprile 1920, nello scalo ferroviario di Caianello. (Sentenza 11 dicembre 1920 del Tribunale di S. Maria Capua Vetere).
BOZZA Vincenzo (238992)	Manovale in prova	Condannato a due mesi di reclusione per furto aggravato di cinque cristalli per vetture, commesso il 7 ottobre 1921 alla stazione di Napoli. (Sentenza 23 ottobre 1921 del Tribunale di Napoli).
SAMMITO Giulio (169805)	Frenatore	Condannato a due mesi di reclusione, per furto aggravato di profumerie e maglierie, commesso il 29 novembre 1919 in Prasco, in danno delle Ferrovie dello Stato. (Sentenza 7 maggio 1921 della Corte d'Appello di Casale).

Errata-corrige.

All'ordine di servizio n. 49 pubblicato nel *Bollettino Ufficiale* n. 28 c. a. A pagina 275 il quinto capoverso dell'annotazione riguardante l'istradamento da esporsi alle distanze per Cisterna di Roma, Monte S. Biagio, Fondi Sperlonga e Itri deve essere completato come segue:

— « che l'una o l'altra avrà servito di base per la formazione della distanza, seguìto rispettivamente dai numeri ».

A piè della pagina stessa deve essere trascritto il periodo seguente:

« Formare le nuove distanze per le stazioni di Torricola, Santa Palomba e Carano aggiungendo a quella di Formia Km. 122 per Torricola, Km. 110 per Santa Palomba e Km. 100 per Carano, e sostituendole a quelle già indicate nei prontuari in uso ogni qualvolta risultino minori di queste ultime. Nel caso di modificazione alla distanza l'istradamento da indicarsi sarà quello stesso esposto per la stazione di Formia seguìto dal numero 249 ».

A piè della pagina 276 di contro al nome di Sessa Aurunca devonsi esporre i numeri « 167 » e « 97 »; di contro al nome di Cellole Fasani devonsi esporre i numeri « 160 » e « 90 ».

A pagina 278 devesi cambiare in Km. 4 la diminuzione di Km. 5 indicata per le stazioni di Acerra, Capua, Casalnuovo Licignano, ecc.

A pagina 281 devesi cancellare il richiamo (6) esposto di contro alla distanza (Km. 84) fra Cisterna di Roma e Formia, considerare la distanza stessa (Km. 84) come stampata in carattere corsivo, e sotto alla medesima esporre la seguente indicazione « 260 (a) ».

Ordine di servizio N. 63.

Esercizio e contabilità dei binari di allacciamento.

(Vedi ordine di servizio n. 147-1912).

A datare dal 1° settembre p. v. dovranno osservarsi, per l'esercizio e la contabilità dei binari di allacciamento, le nuove *Norme* pubblicate in fascicolo a parte e distribuite al personale interessato, intendendosi dalla data anzidetta revocata ogni contraria disposizione.

L'Ordine di servizio n. 147-1912 è abrogato.

Le stazioni dovranno richiedere in tempo utile, con mod. *A* 19, al competente Magazzino Stampe l'occorrente scorta dei nuovi moduli seguenti:

— registri	Mod. 538	
— fogli giornalieri	» 539	(esterno)
— » »	» 539	(interno)
— fascicoli	» 540	
— »	» 541	
— conti di debito mensile . . .	» 542	

La detta richiesta dovrà essere limitata, per la prima volta, al fabbisogno di un trimestre, non avendo attualmente i Magazzini Stampe scorta sufficiente per un maggiore periodo di tempo.

Distribuito agli agenti delle categorie 1, 2, 3, 5, 7, 11, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di servizio N. 64.

Gestione combustibili.

In aggiunta all'Ordine di Servizio n. 195 inserito a pagina 743 del *Bollettino Ufficiale* n. 26 del 25 giugno 1914, si comunica:

Presso la Fabbrica Mattonelle di Arezzo e presso quella di Cremona è stata istituita rispettivamente una Agenzia gestita in autonomia dal Servizio Approvvigionamenti (aggiunta al quadro *F* allegato all'Ordine di Servizio su richiamato pagina 777).

Ordine di servizio N. 65.

Estensione dell'uso dei mod. M. 177 per i viaggi del personale di macchina.

Per i viaggi che deve effettuare fuori servizio il personale di macchina si è stabilito che d'ora innanzi si debba provvedere a mezzo di mod. M. 177, come si pratica per il personale dei treni, a norma dell'ordine di servizio n. 65-1919.

Circa il rilascio e l'uso dei suddetti moduli per il personale di macchina si debbono seguire, per analogia, le disposizioni contenute nel citato ordine di servizio, osservando, per l'applicazione dei punti IV, V, X, XI e XIII, quanto appresso:

1° I tagliandi *B* dei moduli suddetti adoperati dal personale di macchina debbono essere riconsegnati dagli agenti, al ritorno in residenza, ai rispettivi depositi locomotive ed inviati da questi alle Divisioni dalle quali dipendono.

2° I tagliandi *C*, quando sono rilasciati dai Depositi locomotive, debbono essere allegati dall'Ufficio emittente al bollettino di trazione mod. T. V. 306, del treno col quale gli agenti o l'agente devono partire esponendo opportuna nota sul modulo stesso, e devono poi, a cura del Capo treno a cui bollettino e tagliandi vengono consegnati, essere uniti al foglio di corsa con annotazione al quadro *G*. Le Divisioni Movimento e Traffico debbono limitarsi a trasmettere a fine di ciascun mese i detti tagliandi *C*, alle Divisioni Materiale e Trazione, le quali sono tenute a provvedere, in base ai detti tagliandi, ai lavori di riscontro di cui al 2° comma del punto V dell'ordine di servizio sopra indicato.

3° I depositi locomotive debbono chiedere la fornitura dei fascicoli mod. M. 177, con apposito mod. C I 206, alle Divisioni Materiale e Trazione da cui dipendono, le quali, a loro volta, si rivolgeranno, per le occorrenti scorte, al Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze.

4° Dalla custodia dei fascicoli dei mod. M. 177 e delle even-

tuali irregolarità saranno tenuti responsabili i Capi deposito di conformità a quanto è stabilito dal punto X del citato ordine di servizio n. 65-1919.

5° Il servizio di controllo dei fascicoli e delle matrici dei mod. M. 177 riguardanti il personale di macchina è affidato ai funzionari delle singole Divisioni Materiale e Trazione, con le modalità di cui al punto XI del detto ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 15, 16, 17, 22 *e* 32.

Ordine di servizio N. 66.

Modificazione alle distanze della stazione di S. Arcangelo di Romagna.

(Vedi ordine di servizio n. 12-1922).

In seguito all'apertura all'esercizio del nuovo F. V. e chiusura del fabbricato vecchio nella stazione di S. Arcangelo di Romagna, di cui l'ordine di servizio n. 12/1922, le distanze da S. Arcangelo di Romagna, alle stazioni, fermate e case cantoniere della linea sono le seguenti:

Bologna Centrale e Smistamento	Km.	102
S. Lazzaro di Savena	»	95
Mirandola Ozzano	»	91
Varignana	»	86
Castel S. Pietro d'Emilia	»	79
Imola	»	68
Castel Bolognese	»	60
Faenza	»	53
Forlì	»	38
Forlimpopoli Bertinoro	»	30
Cesena	»	19
Gambettola	»	12
Savignano di Romagna	»	6
S. Giustina di Romagna	»	3
Rimini	»	10
Miramare di Romagna	»	16
Riccione	Km.	20
Cattolica S. Giovanni	»	29
Gradara	»	32
Pesaro	»	44
Fano	»	56
Mondolfo Marotta	»	68
Senigallia	»	77
Marzocca	»	84
Montemarciano	»	90
Falconara Marittima	»	95
Palombina	»	98
Ancona	»	103
Ancona Marittima – Scalo di Molo sud	»	105
Ancona Marittima – Scalo di Molo nord	»	106

In conseguenza, nei prontuari manoscritti valevoli per la tassazione dei trasporti merci e viaggiatori della stazione di S. Arcangelo di Romagna devonsi aumentare di un chilometro le distanze per Bologna Centrale, Mirandola Ozzano, Varignana, Castel S. Pietro d'Emilia, Imola, Castel Bolognese, Faenza, Forlì, Savignano di Romagna, Solarolo e tutte quelle che risultano computate in transito di Bologna Centrale e di Faenza. Devonsi invece diminuire di un chilometro le distanze per S. Giustina di Romagna (c. c.) Rimini, Riccione, Gradara (c. c.), Fano, Mondolfo Marotta, Senigallia, Marzocca, Ancona e tutte quelle che risultano computate in transito di Rimini o di Ancona.

Inoltre, nel prontuario valevole per la tassazione dei trasporti merci devesi aumentare di un chilometro la distanza indicata per Bologna smistamento e devonsi diminuire di un chilometro le distanze indicate per Ancona Marittima scalo di molo sud e Ancona Marittima scalo di molo nord.

Nei prontuari manoscritti in uso nelle gestioni di Bologna Centrale, Bologna Smistamento, Mirandola Ozzano, Varignana, Castel S. Pietro d'Emilia, Imola, Castel Bolognese, Faenza, Forlì, Savignano di Romagna e Solarolo, devesi aumentare di un chilometro la distanza per S. Arcangelo di Romagna; devesi invece diminuire di un chilometro la distanza per S. Arcangelo di Romagna nei prontuari manoscritti in uso nelle gestioni di Rimini, Riccione, Fano, Mondolfo Marotta, Senigallia, Marzocca, Ancona e Scali Marittimi.

Infine, nei prontuari di tutte le altre stazioni, la distanza per S. Arcangelo di Romagna deve essere formata aggiungendo Km. 5 a quella indicata per Savignano di Romagna, e Km. 10 a quella indicata per Rimini e scegliendo la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, e 22.

Circolare N. 32.

Biglietti di abbonamento.

Con riferimento alla circolare n. 1, contenuta nel *Bollettino Ufficiale* n. 1 del corrente anno, avvertesi che non ha più luogo lo scambio dei biglietti d'abbonamento a prezzo ridotto a favore del rispettivo personale fra la Società Anonima per le ferrovie Nord Milano e l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Restano pertanto abrogate le disposizioni contenute nella predetta circolare.

Circolare N. 33.

Applicazione delle marche da bollo per le quietanze sugli scontrini di riconoscimento assegni.

Si è rilevato che molte stazioni ed agenzie di Città e di Navigazione, all'atto del pagamento degli assegni, non si curano di accertare se le marche da bollo applicate dalle parti alle quietanze sui relativi scontrini di riconoscimento, siano dell'importo prescritto o raggiungono, in complesso, la somma stabilita dal prontuario di cui la circolare n. 43 inserita nel B. U. n. 44 del novembre 1921, e se per gli assegni di somme superiori a L. 900,00, quietanzati con più marche da bollo da L. 0,10 - 0,20 - 0,30, ecc., sia computata anche la prescritta tassa addizionale, indicata nel medesimo prontuario.

Così si è constatato che molte Ditte, per sfuggire al pagamento dell'addizionale, applicano alle quietanze di assegni superiori a lire 900,00 marche da bollo di piccolo taglio e cioè di prezzo fino a lire 0.90, sulle quali, com'è noto, non si riscuote la tassa addizionale del 20 %, fissata dalla legge 20 agosto 1921, n. 1176.

S'interessano pertanto le stazioni e le Agenzie di assicurarsi, prima di provvedere al rimborso degli assegni, che alle relative quietanze siano state applicate le marche da bollo nella misura stabilita, conteggiando anche il bollo corrispondente alla tassa addizionale, qualora dalle Ditte, per gli assegni di importi superiori a lire 900,00, fossero utilizzate marche da bollo di importi fino a lire 0,90.

I Controlli respingeranno alle stazioni ed alle Agenzie gli scontrini quietanzati con marche da bollo insufficienti, riferendone alle Divisioni Movimento e Traffico in caso di recidiva, pei provvedimenti disciplinari a carico dei responsabili.

Distribuito agli agenti delle classi, 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 34.

Tassa per la emissione dei certificati che sostituiscono i riscontri delle note di affrancazione.

Come è noto, secondo le disposizioni del terz'ultimo capoverso dell'art. 28 delle Norme per il Servizio contabile delle gestioni merci per la emissione dei certificati che sostituiscono i riscontri delle note di affrancazione, le stazioni riscuotono la tassa di L. 0.25 per ogni certificato.

In analogia a quanto è stabilito nell'allegato n. 1, parte III del volume primo delle condizioni e tariffe per la emissione dei duplicati dei mandati di rimborso degli assegni, si prescrive che anche la tassa per la emissione dei certificati dei riscontri delle note di affrancazione sia elevata a L. 0.50 coll'aumento del 300 % come per gli altri diritti accessori.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Per *il Direttore Generale*
A. Alessandri.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc., all'indirizzo che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV - N. 34 24 AGOSTO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1019) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Ordine di servizio N. 67.

Trasporti per conto delle Società Cooperative per la costruzione di case popolari od economiche, costituite tra agenti delle ferrovie dello Stato.

Le seguenti Società:

DIRETTISSIMA	BOLOGNA
LA CASA	BOLOGNA
CASE ECONOMICHE FERROVIERI	NOVARA
CAIF	ROMA
CARLO CROVA	ROMA
DELFO	ROMA
IDEM VELLE	ROMA
EDILIZIA FUNZIONARI	TORINO
CASA DEL FERROVIERE	VERONA

sono ammesse a fruire della riduzione di tariffa di cui il regolamento sui trasporti per conto delle società cooperative, costituite fra agenti delle ferrovie dello Stato, pubblicato con ordine di servizio n. 82-1920.

I nomi delle dette società cooperative devono quindi essere aggiunti nell'elenco allegato *A* al citato regolamento.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 68.

Estensione di servizio nella stazione di Castel S. Angelo.

Col giorno 1° settembre 1922 la stazione di Castel S. Angelo, della linea Terni-Sulmona, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani ed a quello merci a grande velocità e a pic-

cola velocità limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 100 ciascuno, viene abilitata a tutti i servizi senza limitazioni.

La detta stazione è provvista, oltre che dei due binari d'incrocio della lunghezza utile di m. 328, degli impianti seguenti:

1° di un binario tronco di carico e scarico, della lunghezza utile di m. 90, e di un binario di deposito, della lunghezza utile di metri 40;

2° di un piano caricatore di fianco, largo m. 8, che fronteggia il binario di carico per m. 34;

3° di un piazzale di carico, largo circa m. 20, che fronteggia il binario di carico e deposito per m. 95;

4° di una stadera a ponte, della portata di tonn. 40, e di una sagoma limite per il carico dei carri;

5° di un magazzino merci, avente le dimensioni di m. 9,20 per 4.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), a pagina 10 di contro al nome della stazione di Castel S. Angelo si dovrà depennare l'indicazione L O-a e nel « Prontuario generale delle ditsanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato « (edizione giugno 1914) a pagina 20, di contro al nome della detta stazione si dovrà, nella colonna 10, cancellare il richiamo (4) alla lettera O e nelle colonne 11, 12, 16, 18 e 19 esporre rispettivamente le indicazioni V, B, F, 40, S.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Per *il Direttore Generale*
A. ALESSANDRI.

SENTENZA

Trasporto merci - Avaria - Carico del mittente - Carro chiuso - Disposizioni eccezionali - Irresponsabilità.

In forza delle particolari eccezionali disposizioni dettate in contemplazione della guerra, le Ferrovie non rispondono del bagnamento di merci caricate dallo speditore sopra carro difettoso, per quanto apparentemente in buone condizioni. (1)

CORTE APPELLO DI VENEZIA. — Sentenza 7; 21 marzo 1922 (*Pres.* Stiffoni; *est.* Boschieri). — Società F.lli Tamburi contro Ferrovie Stato, *appellanti.*

Omissis.

La Società in accomandita E. F. F.lli Tamburi e C. nel 21 novembre 1919 consegnava alla Amministrazione delle FF. SS. in stazione di Cesena caricandole in carro chiuso 30 balle di Bozzoli per il trasporto e la riconsegna a Felice Bressa in stazione di Cologna Veneta.

Quivi all'arrivo, nel 26 detto si rilevava concordemente che le balle erano bagnate in causa di acqua piovana penetrata dalle fessure e screpolature invisibili dell'imperiale del carro e si accertava mediante periti hinc inde eletti che il danno ascendeva a L. 13.000. Con atto 3 febbraio 1920, il Bressan, premesso il recla-

(1) Di conformità si sono recentemente pronunciate la Corte di Ancona con sentenza 21 febbraio-8 marzo 1922 in causa Pantaleoni contro ferrovie Stato; la Corte di Perugia con sentenza 25 gennaio-6 febbr. 1922 in causa Lemmie contro ferrovie dello Stato; la Corte di Brescia con sentenza 7-13 dicembre 1921 in causa Pirali e Bassani contro ferrovie dello Stato.

Ved. anche Cassazione Firenze 19 maggio 1921 e Cassazione Napoli 30 giugno 1921 nel Bollettino 1921, IV, pag. 75 e 97.

mo amministrativo, traeva la Ferrovia innanzi il Tribunale di Verona per costringerla a pagare detta somma con gli interessi legali e le spese. E poichè la convenuta eccepiva di essere irresponsabile per le disposiioni eccezionali di guerra, con citazione 8 settembre stesso anno conveniva anche la mittente ditta Tamburri affinchè in caso di assoluzione delle Ferrovie fosse condannata essa a rifondere il danno.

La Ferrovia svolgeva due tesi difensive:

1° Che al tempo del trasporto era vigente la disposizione dell'art. unico del R. decreto 25 giugno 1905, n. 369 per effetto del R. decreto 15 aprile 1915, n. 505, secondo cui durante la mobilitazione le Ferrovie sono autorizzate ad anticipare o ritardare le prescritte visite e prove del materiale rotabile rispetto ai termini regolamentari e ne deduceva che non essendo obbligata a verificare lo stato dei carri non poteva essere responsabile delle avarie da difetti dai medesimi derivanti.

2° Che, pur vigendo le disposizioni del R. D. 15 aprile 1915, n. 672, secondo cui la Ferrovia era autorizzata ad accettare i trasporti subordinatamente ai mezzi materiali disponibili, e non era obbligata a fornire carri chiusi per le merci che normalmente si trasportano in tal modo e ne deduceva che, potendo dare un carro aperto, a fortiori era irresponsabile di danni conseguiti ai difetti di un carro chiuso.

La Ditta Tamburi eccepiva trattarsi di vendita di cosa determinata, esser quindi il rischio e pericolo passato ancora prima del viaggio a carico del compratore, non potere questi in ogni modo opporle gli atti assunti in confronto delle Ferrovie, essere in ogni modo essa convenuta esente da ogni colpa attesa l'impercettibilità delle fenditure.

Con sentenza 12 maggio 1920 il Tribunale riteneva che la norma di cui al n. 1 riguardasse soltanto i trasporti interni fra i vari organi della Amministrazione ferroviaria in ordine ai controlli al materiale, che la Ferrovia come avrebbe potuto esimersi da responsabilità dando un carro aperto, così invece l'assunse dando un carro chiuso solo apparentemente tale, quindi, e non ricorrendo gli estremi della *vis maior*, la condannò a rifondere il danno e le spese sia all'attore che alla Ditta Tamburi.

Data tale pronuncia notificata il 20 luglio la ferrovia si appellò a questa Corte il 3 agosto successivo, deducendo che la norma circa le visite è data da una legge facente stato erga omnes, come i relativi manifesti al pubblico furono emanati in virtù della facoltà conferita alla Ferrovia dal Comando Supremo dell'Esercito, mentre le disposizioni di ordine interno per i dipendenti di un dato ufficio sono contenute in regolamenti, circolari, ordini di servizio che di responsabilità del vettore per danni non è più a far parola, che fallace è l'osservazione di parte attrice che il decreto non autorizzando l'omissione ma solo il ritardo delle visite non toglieva l'obbligo, nè eliminava la colpa che irrilevante è pure l'argomento tratto dall'esercizio della facoltà di scelta di dare un carro chiuso anzichè aperto, poichè le avarie del carro chiuso non erano rilevabili che ad una visita di controllo, quale la Ferrovia non era tenuta nè poteva fare. E combattendo le contrarie affermazioni della sentenza svolse un motivo non apertamente dichiarato per lo innanzi, che pur la forza maggiore era invocabile attesa la particolarità della avaria la impossibilità del vettore di riparare cogli ordinari mezzi a sua disposizione, uno straordinario numero di veicoli tanto che col R. decreto 4 marzo 1920, n. 280 si riconobbe la necessità di prorogare l'eccezionale regime circa la visita al materiale rotabile. Quindi la Ferrovia chiese il rigetto delle domande rivoltele. Solo subordinatamente sostenne di non essere, in ogni modo, tenuta a rifondere le spese al Tamburi.

L'appellato Bressan replicò che la disposizione circa il controllo del materiale è un res interna corporis, inefficace verso i terzi e non escludente che le visite si facciano e si debbano fare ugualmente; che la fornitura di un carro chiuso importava l'obbligo di garantirne l'idoneità; che in dannata ipotesi avrebbe dovuto rispondere il mittente del danno, colpevole di non avere previamente verificato il carro, mentre nella fattispecie non si tratta di responsabilità derivante da contratto di vendita, ma di colpa incontrata nella esecuzione del trasporto.

Quindi chiese la conferma della sentenza o la condanna della Ditta Tamburi. Infine questa alla sua volta ripete ai fini della propria liberazione la tesi della vendita di species, del transito dei rischi al compratore e di difetto di ogni colpa nella esecuzione del

mandato di spedire e si associò all'attore nell'affermare la colpa dell'Amministrazione.

DIRITTO.

Il principale motivo di appello è invincibile.

Secondo le norme ordinarie il vettore, depositario della merce dal tempo del ricevimento a quello della riconsegna, risponde della perdita o di avaria per presunzione di sua colpa se non provi una causa estranea a lui non imputabile (Art. 1631 Cod. Civ., 400 Cod. Comm.). Le Tariffe ferroviarie hanno specificato ed esteso i casi in cui ha luogo la inimputabilità che allora si presume, salvo prova di colpa (Art. 130).

Fra essi è l'avaria sopravvenuta alle merci che in ivrtù delle Tariffe e di accordi passati collo speditore si trasportano in vagoni scoperti o riparati coi copertoni appartenenti al medesimo in quanto l'avaria provenga da un tal modo di trasporto. Donde si trae per ragione dei contrari, che quando invece le merci viaggiando in carri chiusi od anche aperti ma con copertoni forniti dalle Ferrovie, queste rispondono dei danni derivanti da difetti della chiusura o dei copertoni. Niun dubbio dunque che, secondo le regole generali del contratto di trasporto, l'attore Bressan Felice, avrebbe diritto di ottenere dalle Ferrovie il risarcimento dei danni cagionati ai bozzoli dall'acqua piovana penetrata per impercettibili fessure del detto carro.

Di vero l'Amministrazione sarebbe stata in colpa contrattuale per aver fornito un carro chiuso solo apparentemente tale, mentre per suoi difetti era inidoneo a proteggere il contenuto dalle intemperie.

Senonchè al tempo in cui avvenne il trasporto di cui si tratta le regole ordinarie erano ancora derogate da disposizioni eccezionali di guerra. Erasi infatti sin dal marzo 1919 rinunciato dalle Ferrovie alla clausola del rischio e pericolo a carico degli speditori, ma rimasero ferme sino alla cessazione dello stato di guerra ed anzi per espressa proroga, sin dal 31 ottobre 1921 le altre eccezioni consentite dai RR. DD. 15 aprile 1915, n. 505 e n. 672, fra cui quella che autorizzava le Ferrovie ad anticipare o ritardare le pre-

scritte visite e prove del materiale rotabile rispetto ai termini regolamentari.

Secondo il regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687 per la polizia, sicurezza e regolarità d'esercizio delle strade ferrate, le locomotive e i veicoli devono conservarsi sempre in buono stato di manutenzione e così le locomotive una volta all'anno, e dopo ogni singola riparazione vanno sottoposte a sperimento di pressione nelle caldaie (art. 18) ed i veicli vanno visitati prima di ciascun viaggio ed anche durante la corsa in determinate stazioni, e devono inoltre sottoporsi ad accurate visite periodiche, di cui si tiene un registro (art. 21). Ma l'autorizzazione al ritardo di queste visite importava che i carri potessero viaggiare senza essere state previamente visitati e senza subìre la visita, se del caso, in determinate stazioni e nei periodi stabiliti. Quindi, la statuizione eccezionale veniva a consentire i trasporti su carri non sottoposti ad esame.

Ora è manifesto, che come la colpa delle Ferrovie nel fornire un carro avente difetti a prima vista non rilevabili, consiste nell'aver omesso la diligente ispezione del medesimo secondo le norme regolamentari, così la colpa stessa veniva meno quando l'omissione, in via di regola illecita, e perciò fonte di responsabilità, era in linea di eccezione, a causa delle contingenze belliche, consentita. Erroneamente il Tribunale ritenne che l'autorizzazione all'indefinito ritardo delle visite avesse efficacia solo d'ordine interno fra i vari organi della azienda statizzata. La fallacia di questo motivo è agevole ed aperta, sol che si osservi che tanto la norma ordinaria come l'esecuzione furono disposte per legge, riguardando la sicurezza dell'esercizio ferroviario nel pubblico interesse, e che tanto l'una che l'altra hanno naturale ripercussione sul contratto di trasporto e sulla responsabilità del vettore.

Siede poi sull'equivoco l'obbiezione del Bressan che la norma eccezionale non esclude l'obbligo di visita, il quale tuttavia permane.

Sta di fatto che il decreto 25 giugno 1915, n. 369 chiamato in vigore per effetto della mobilitazione, autorizza la Ferrovia soltanto ad anticipare o ritardare le prescritte visite e prove rispetto ai termini regolamentari, senza liberarle dall'obbligo relativo, ma è chiaro che non essendo definito il tempo in cui le ispezioni debbano

anticipatamente e posticipatamente avvenire, è tolta la relazione delle visite stesse coi singoli viaggi dei carri, di guisa che la tardanza può tramutarsi in ammissione rispetto ai singoli trasporti potendo protrarsi dopo il loro compimento. Se così non fosse, se cioè nonostante l'eccezionale disposto, la Ferrovia avesse dovuto per ogni viaggio eseguire l'ispezione dei carri, l'eccezione stessa non avrebbe avuto ragione pratica di essere. Ma infine si argomenta dall'altra eccezionale disposizione per cui la Ferrovia non era obbligata a fornire carri aperti con copertone, per sostenere che mentre dando un carro aperto essa era immune da responsabilità per i danni da tale modo di trasporto derivati, invece fornendolo chiuso ne doveva assumere la garanzia. Vuolsi infatti considerare che tale garanzia era conseguente all'obbligo regolamentare di visita per ogni singolo carro, ma riconosciuto per la necessità di guerra e dopo questa, per le sue conseguenze, l'impossibilità di riparare tutti i carri difettosi o di sottrarli all'uso, e concesso quindi il ritardo delle visite, ne derivava l'esenzione di colpa per i vizi da cui i medesimi fossero affetti. E' vero che espressamente era dichiarata l'inimputabilità della Ferrovia per i trasporti effettuati in carri aperti, anzichè in carri chiusi, o in carri scoperti anzichè in carri aperti con copertone, ma non è consentito desumere l'ammissione di responsabilità negli altri casi.

Simile interpretazione è resistita dalla consistenza dell'altra norma suaccennata colla quale vuole essere posta in armonia e del resto nemmeno dal punto di vista letterale, l'esclusione di responsabilità in un caso porta la necessità del contrario nel caso opposto. Consegue che la Ferrovia deve assolversi dalla domanda di danni.

Ed ugualmente va assolta la speditrice Ditta Tamburi. Anzitutto essa afferma, e in questo non è contraddetta dall'attore, che la vendita, già conclusa prima dell'invio ebbe per oggetto una partita di bozzoli visitata ed accettata dal compratore, determinata per la sua provenienza e giacenza e anche per il peso e che quindi, trattandosi di una specie, si compì tosto la perfezione del contratto, per effetto dell'accordo sulla cosa e sul prezzo ed i rischi e pericoli relativi alla merce passarono sin da quel momento al compratore, ma anche a prescindere da ciò, non è possibile imputare

la speditrice di colpa per non essersi accertata dell'idoneità del carro. Di vero la spedizione veniva fatta in esecuzione o del contratto di vendita o, come il Tamburi afferma, di un incarico successivo. Perciò richiedeva la diligenza di un buon padre di famiglia, (art. 1224 Cod. Civ.); ma in causa è pacifico che il vizio del carro era occulto, cosicchè sarebbe occorsa non la diligenza del buon padre di famiglia, ma bensì una ispezione tecnica od un esperimento per avvedersene. Non può quindi farsi carico alla Ditta mittente di non aver rilevato ciò che poteva cadere sotto i sensi e che non era accertabile se non dubitando delle apparenze e ricorrendo a mezzi non soliti ».

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc., all'indirizzo che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV - N. 35 31 AGOSTO 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1095) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

LEGGE 22 *agosto* 1922, *n.* 1169, *concernente la proroga dell'esercizio provvisoro degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno finanziario* 1922-923, *non approvati al* 31 *agosto* 1922, *fino a quando siano tradotti in legge e non oltre il* 31 *dicembre* 1922, *e la proroga delle disposizioni per la semplificazione dei servizi e la sistemazione del personale dipendente dalle Amministrazioni dello Stato.* (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il termine di cui alla legge 23 luglio 1922, n. 1017, riguardante l'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno finanziario 1922-923, non approvati al 31 luglio 1922, è prorogato, per quelli non approvati al 31 agosto stesso anno, fino a quando siano tradotti in legge e non oltre il 31 dicembre 1922.

Art. 2.

Le disposizioni della legge 13 agosto 1921, n. 1080 in quanto non abbiano già avuto completa esecuzione e non sia diversamente disposto con la presente legge sono prorogate a tutto il 30 giugno 1923.

Il Governo del Re pubblicherà, entro il 30 Settembre 1922, le nuove tabelle degli stipendi del personale per le categorie contemplate all'art. 14 della citata legge 13 agosto 1921, con le relative norme di carriera, tenuto conto, agli effetti del quarto comma dell'art. 1 della legge medesima, dell'assegno temporaneo mensile concesso dall'art. 14 predetto, escluse le indennità di carica, di funzioni e gli altri speciali trattamenti.

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 28 agosto 1922, n. 202.

E' data facoltà al Governo del Re di stabilire entro il 31 dicembre 1922 il trattamento economico relativo al personale contemplato all'art. 15 della legge precitata, nonchè al personale della magistratura giudiziaria, e delle magistrature del Consiglio di Stato. della Corte dei conti e dell'Avvocatura erariale.

Art. 3.

L'assegno temporaneo mensile di cui agli articoli 14 e 15 della legge 13 agosto 1921, n. 1080, è prorogato, per il personale provvisto di stipendio, fino all'attuazione delle relative nuove tabelle degli stipendi, e per il personale rimanente fino ai provvedimenti che ne regolino le competenze rispettive.

E' pure prorogata, fino alla detta attuazione, l'applicazione delle disposizioni del R. decreto 7 aprile 1922, n. 412, e provvedimenti successivi nonchè di quelle del R. decreto 17 luglio 1919, n. 1355.

Il personale avventizio di cui al quarto comma dell'art. 10 della ripetuta legge 13 agosto 1921, potrà essere mantenuto in servizio, nei limiti dello stretto necessario, fino a non oltre il 31 dicembre 1922. Questo termine potrà essere prorogato al 30 giugno 1923 nei casi di assoluta necessità, su parere conforme della Commissione parlamentare consultiva di cui all'art. 2 della legge sopracitata, alla quale dovranno presentarsi le proposte non più tardi del 31 ottobre 1922. In mancanza di proposte entro tale data, il licenziamento del personale avventizio dovrà aver luogo senz'altro non oltre il 31 dicembre predetto.

La disposizione del primo comma dell'art. 2 della presente legge ha effetto a partire dal 1° luglio 1922, e tutte le altre disposizioni entrano in vigore dal 1° settembre stesso anno.

Ordiniamo che la presente munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Sant'Anna di Valdieri, addì 22 agosto 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — PARATORE.

Visto, *il guardasigilli*: ALESSIO.

Regio decreto 13 *luglio* 1922 *n.* 1136, *che approva il regolamento sul servizio automobilistico per le amministrazioni dello Stato.* (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduto il testo unico di legge sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 17 febbraio 1884, n. 2016 (serie 3ª) e il relativo regolamento approvato col R. decreto 4 maggio 1885 n. 3074 (serie 3ª);

Veduta la legge 17 luglio 1910, n. 511, riguardante l'amministrazione e la contabilità dei corpi, istituti e stabilimenti militari e la modificazione alla legge per l'amministrazione e la contabilità generale dello Stato e il relativo regolamento, approvato con R. decreto 6 agosto 1911, n. 1413;

Veduta la legge 30 giugno 1912, n. 739, concernente la circolazione degli automobili e il R. decreto 2 luglio 1914, n. 811, che approva il regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie;

Ritenuta la necessità di restringere gli acquisti e l'uso degli autoveicoli da parte delle Amministrazioni dello Stato, di infrenare il consumo delle materie accessorie e di contenere entro giusti limiti la spesa che ne deriva;

Sentito il parere del Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri e ministro segretario di Stato per l'interno, di concerto col ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 agosto 1922, n. 198.

Articolo unico.

E' approvato l'annesso regolamento sul servizio automobilistico per le Amministrazioni dello Stato, firmato, d'ordine Nostro, dai ministri proponenti.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 13 luglio 1922.

VITTORIO EMANUELE

FACTA — PEANO.

Visto, *il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

REGOLAMENTO

sul servizio automobilistico per le Amministrazioni dello Stato.

TITOLO I.

Delle vetture automobili a disposizione delle Amministrazioni dello Stato, per servizio di determinate autorità.

Art. 1.

Le vetture automobili assegnate dalle Amministrazioni dello Stato per determinate autorità debbono essere adoperate esclusivamente per ragioni di servizio e non per uso personale.

Questa norma non si applica per quanto riguarda la vettura automobile assegnata a ciascun Ministro e a ciascun sottosegretario di Stato.

Art. 2.

Può essere assegnata in uso una vettura automobile, per ragioni di servizio, esclusivamente a ciascuna delle seguenti autorità:

a) ministri e sottosegretari di Stato;

b) generali d'esercito, ammiragli, presidente del Consiglio di Stato,

presidente della Corte suprema disciplinare per la magistratura, presidente della Corte dei conti, avvocato generale erariale, ufficiali generali designati al comando di un'armata in guerra, comandante in capo delle forze navali riunite, capi di stato maggiore dell'esercito e della marina, comandanti di Corpo d'armata, comandanti in capo dei dipartimenti marittimi, comandante generale dell'arma dei RR. carabinieri, comandante generale della R. guardia di pubblica sicurezza;

c) prefetti del Regno, residenti in città con popolazione non inferiore ai 200.000 abitanti e per i quali sia riconosciuta, con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con quello per il tesoro, la necessità di disporre ordinariamente di vettura automobile;

d) direttore generale delle ferrovie dello Stato;

e) direttore generale della pubblica sicurezza.

Le autorità predette non possono concedere ad altri di valersi delle automibili ad esse assegnate.

E' peraltro in loro facoltà di autorizzare, volta per volta, i propri dipendenti a valersi, per eccezionali e urgenti necessità di servizio, della stessa autovettura di cui dispongono.

Art. 3.

In luogo dell'uso dell'autovettura di servizio, potrà essere, solo in casi eccezionali, assegnata, alle autorità indicate nell'art. 2, una indennità annua da determinarsi con decreto del Ministro competente, di concerto con quello per il tesoro.

Tale indennità non potrà superare il limite di lire diecimila.

TITOLO II.

Degli autoveicoli occorrenti al funzionamento dei servizi tecnici delle Amministrazioni dello Stato.

Art. 4.

Gli autoveicoli occorrenti al funzionamento dei servizi tecnici debbono essere adoperati unicamente per esigenze dei detti servizi e quando i medesimi non possano essere disimpegnati con altri mezzi di trasporto.

In nessun caso ne è consentito l'impiego per ragioni personali e non di servizio, a meno che ciò non sia ritenuto indispensabile, date le caratteristiche del servizio, dal Ministro competente, di concerto col tesoro.

E' fatto divieto alle Amministrazioni dello Stato di concedere per qualsiasi motivo a privati od a Enti l'uso degli autoveicoli di cui esse dispongono.

Le stesse norme valgono per gli Enti autonomi comunque finanziati dallo Stato

Art. 5.

Gli autoveicoli in servizio delle Amministrazioni dello Stato, sia per uso delle autorità di cui all'art. 2, che per esigenze dei servizi tecnici, devono essere, di regola, provveduti dall'industria privata, a seguito di contratto di noleggio.

Quando ne sia dimostrata la convenienza, le Amministrazioni possono servirsi degli autoveicoli di proprietà dello Stato, affidandone però l'esercizio mediante contratto in base al percorso a imprese private con incarico di provvedere alla manutenzione, alla riparazione, al rifornimento delle materie di consumo, delle gomme e dei pezzi di ricambio e alla condotta di essi.

Le Amministrazioni hanno facoltà di sostituire, in qualunque momento, con personale proprio, quello della condotta degli autoveicoli di cui ai comma precedenti. In tali casi, dal corrispettivo fissato nel contratto è dedotta una quota ragguagliata alla spesa del personale sostituito.

Le autovetture occorrenti per il servizio dei Ministri e dei sottosegretari di Stato possono essere, solo eccezionalmente, prelevate da quelle in gestione diretta dell'Amministrazione della guerra (Ufficio automobilistico).

Art. 6.

E' vietato di tener permanentemente a disposizione autoveicoli per servizi non continuativi.

E' pure vietato di tenere comunque a disposizione autovetture di riserva, fatta eccezione per i servizi di mobilitazione.

Art. 7.

Fanno eccezione alla norma indicata nel precedente articolo 5 i servizi dell'esercito, della marina e della pubblica sicurezza.

Le altre Amministrazioni dello Stato che, per particolari esigenze dei servizi loro affidati, si trovino nell'assoluta necessità di esercitare in economia i mezzi automobilistici di proprietà dello Stato e non possono provvedere nei modi indicati nello stesso articolo 5, dovranno, entro il termine di un trimestre dall'entrata in vigore del presente regolamento, determinare il numero, la specie e la distribuzione tra i vari uffici dipendenti degli autoveicoli strettamente indispensabili ai servizi stessi. Tale determinazione dovrà farsi d'intesa col Ministro del tesoro — con decreto del Ministro competente da registrarsi alla Corte dei conti — e, per l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, con deliberazione del proprio Consiglio di amministrazione. Con le stesse forme sarà disposto l'eventuale acquisto di nuovi autoveicoli in eccedenza al numero sopra fissato, che, per sopravvenute circostanze, si rendessero assolutamente indispensabili.

Art. 8.

Le autovetture da adibirsi ai servizi tecnici delle Amministrazioni dello Stato dovranno essere di tipo economico ed azionate da motore le cui potenza, indicata dall'ordinaria licenzá di circolazione non superi i 25 HP, salvo ad utilizzare fino ad esaurimento, le autovetture di potenza maggiore già in possesso delle Amministrazioni.

E' lasciata tuttavia facoltà alle Amministrazioni della guerra, della marina e della pubblica sicurezza di valersi per speciali servizi di autovetture di potenza maggiore a quella sopraindicata.

Art. 9.

Le assegnazioni dei fondi occorrenti al normale servizio degli autoveicoli sia per uso delle autorità indicate negli articoli 1 e 2 che per le esigenze dei servizi tecnici, fanno carico, per ciascun Ministero, ad appositi capitoli da includersi nelle rubriche delle spese concernenti i servizi stessi e non è ammessa inscrizione di fondi per spese del genere ad altri capitoli del bilancio.

La stessa disposizione sarà adottata dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con le modalità rese necessarie dalla struttura del proprio bilancio.

E' fatta eccezione alla norma indicata nel solo caso di spese per trasporti automobilistici da effettuarsi dai servizi tecnici in dipendenza di lavori però di carattere straordinario autorizzate per leggi speciali ed eseguibili con le assegnazioni di bilancio dalle medesime previste.

Art. 10.

Ogni autoveicolo in servizio dello Stato deve recare uno speciale distintivo ben visibile.

E' fatta eccezione per le autovetture dei Ministri e dei sottosegretari di Stato e per gli autoveicoli in servizio di pubblica sicurezza.

TITOLO III.

Acquisti, manutenzione e riparazione, custodia delle macchine, consumi, noleggio.

Art. 11.

I contratti per gli acquisti degli autoveicoli, delle parti di ricambio e delle gomme, nonchè delle materie di consumo, debbono essere fatti da ciascuna Amministrazione in base al proprio fabbisogno.

Nelle stipulazioni di detti contratti, ciascuna Amministrazione dovrà tener presenti le condizioni ed i prezzi degli analoghi contratti stipulati dal

l'Amministrazione della guerra (Ufficio automobilistico) ed uniformarvisi in quanto sia possibile e conveniente.

L'Amministrazione della guerra (Ufficio automobilistico) curerà che nei propri contratti sia inserita la clausola che accordi parità di trattamento alle altre Amministrazioni dello Stato.

Art. 12.

Le riparazioni degli autoveicoli di proprietà dello Stato devono essere affidate all'industria privata, salvo che risulti più conveniente ricorrere alle officine di Stato esistenti.

Le officine statali automobilistiche, attualmente esistenti, saranno ridotte al minimo indispensabile, evitando assolutamente che, per la stessa Amministrazione, in ciascuna sede, vi sia più di una officina per riparazioni di autoveicoli.

Le riparazioni presso le industrie private sono collaudate da organi tecnici dell'Amministrazione interessata o, in difetto, dai rappresentanti dei circoli ferroviari d'ispezione.

Art. 13.

Alla custodia e alla piccola manutenzione delle macchine di proprietà dello Stato provvede ciascuna Amministrazione coi mezzi a propria disposizione.

Art. 14.

Per il controllo dei percorsi e dei consumi ciascun autoveicolo di proprietà dello Stato è munito di un libretto di macchina del tipo analogo a quello adottato per gli autoveicoli militari.

Da tale libretto devono risultare le caratteristiche dell'autoveicolo, il nome e cognome del conduttore, i percorsi compiuti giornalmente e i prelevamenti delle materie di consumo e delle gomme e le varie spese incontrate pel mantenimento dell'autoveicolo.

Della regolare tenuta del libretto è responsabile il funzionario preposto al servizio.

Art. 15.

I contratti di noleggio sono fatti, di regola, in base al percorso. Per gli autoveicoli noleggiati dall'industria privata è prescritto un libretto di percorrenza. Da detto libretto devono risultare specificatamente la data e il percorso di ogni singolo viaggio, sotto la responsabilità del fuzionario che utilizza l'autoveicolo.

TITOLO IV.

Penalità.

Art. 16.

Chi usi o chi autorizzi l'uso di autoveicoli di proprietà dell'Amministrazione ovvero di quelli a noleggio con spesa a carico dello Stato, e non ne abbia la facoltà ai termini del presente regolamento, oltre a essere privato in avvenire, ove ne sia il caso, dell'uso o della facoltà di disporre degli autoveicoli medesimi, è chiamato alla rifusione delle spese per il tempo in cui gli autoveicoli siano stati indebitamente adoperati, ed è anche sottoposto a procedimento disciplinare, se impiegato dello Stato, o è licenziato immediatamente, se avventizio.

Chi contravvenga altrimenti alle disposizioni normali e transitorie del presente regolamento, insieme alla rifusione delle spese occasionate dal fatto proprio, è tenuto a risponderne innanzi all'autorità da cui dipende in linea disciplinare, se impiegato dello Stato, o è licenziato immediatamente, se avventizio.

TITOLO V.

Disposizioni transitorie.

Art. 17.

Tanto gli autoveicoli ora esercitati in economia che, per effetto dell'applicazione dell'art. 6, dovranno all'atto dell'entrata in vigore del presente regomento, essere dimessi, quanto quelli che, pure esercitati in economia, risulteranno esuberanti ai bisogni dell'esercito, della marina, della pubblica sicurezza, nonchè delle altre Amministrazioni di cui all'art. 7, dovranno essere consegnati all'amministrazione della guerra (Ufficio automobilistico) se in buono stato e alienati se non ulteriormente utilizzabili.

In applicazione del comma precedente, le Amministrazioni dello Stato dovranno indicare al Ministero del tesoro, entro tre mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento, la quantità per ciascuna specie di autoveicoli che, alla data del decreto di approvazione del regolamento stesso posseggono o tengono a noleggio, la quantità e la specie degli autoveicoli che hanno assoluta necessità di conservare, indicando la ripartizione tra le varie autorità, uffici e servizi, la quantità e la specie degli autoveicoli da consegnare all'Amministrazione della guerra (Ufficio automobilistico) e la quantità e la specie degli autoveicoli da alienare.

La determinazione del numero degli autoveicoli da conservare dovrà farsi, per tutte le Amministrazioni dello Stato, con le forme di cui al 2° comma dell'art. 7.

Le norme di cui al presente articolo non si applicano per il materiale di armamento e mobilitazione.

Art. 18.

L'Amministrazione della guerra (Ufficio automobilistico) dati in consegna gli autoveicoli, ne curerà la distribuzione fra le Amministrazioni per le quali si manifesterà in prosieguo di tempo la necessità di aumentare la prima dotazione di autoveicoli.

A tal fine le Amministrazioni stesse, prima di procedere a nuovi acquisti, dovranno rivolgere domanda alla detta Amministrazione, la quale disporrà — previo consenso del Ministero del tesoro — per l'assegnazione degli autoveicoli richiesti, fino ad esaurimento di quelli ricevuti.

Art. 19.

Per quanto riguarda l'alienazione del materiale automobilistico esuberante le singole Amministrazioni osserveranno le disposizioni contenute nel titolo II del regolamento per la contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 4 maggio 1885, n. 3074 (serie 3ª), in quanto non siano tenute all'osservanza di disposizioni speciali.

Art. 20.

I proventi dell'alienazione del materiale automobilistico eccedente il fabbisogno di ciascun servizio dovranno essere versati in tesoreria in conto entrate eventuali del tesoro, in quanto le Amministrazioni non siano tenute ad osservare norme speciali vigenti.

Art. 21.

Il capo dell'Ufficio centrale delle nuove Provincie presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri e i commissari generali civili per la Venezia Giulia e per la Venezia Tridentina, possono fare uso di una vettura automobile per ragioni di servizio.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il presidente del Consiglio dei ministri
Ministro segretario di Stato per l'interno
FACTA.

Il Ministro segretario di Stato per il tesoro
PEANO.

Ordine di servizio N. 69.

Cambiamento di nome delle stazioni di Rozzo e Piedimonte.

Le stazioni di *Rozzo* e di *Piedimonte,* della linea Trieste S. Andrea-Pola, hanno assunto le nuove denominazioni rispettivamente di « *Rozzo d'Istria* » *e di* « *Piedimonte Istriano* ».

Di conseguenza in tutte le pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome delle dette stazioni dovranno apportarsi conformi modificazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con Decreto 15 luglio 1922, n. 32504 del Ministero delle terre liberate (Commissariato di Treviso), è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche amministrazioni la Cooperativa di Lavoro di Bigolino (frazione del Comune di Valdobbiadene), per il periodo di quattro mesi, e cioè, dal 15 luglio al 15 novembre 1922.

Per *il Direttore Generale*
A. ALESSANDRI.

Ordine di servizio N. 8[v]

Esperimento di chiusure speciali per carri coperti.

L'esperimento dei tre tipi di apparecchi di chiusura dei carri, di cui all'Ordine di Servizio n. 1[v] - Bollettino n. 6 c. a. è terminato. Per rimettere allo stato normale i 90 carri serie F impiegati a tale scopo e per evitare possibili inconvenienti, si dispone che le stazioni tutte alle quali pervengano i carri con le chiusure in parola curino l'immediato invio dei carri stessi, appena resi vuoti, alla più prossima Officina Veicoli o Squadra di Rialzo, affinchè sia provveduto per la smontatura degli apparecchi speciali e per il ripristino delle chiusure normali.

Gli apparecchi di chiusura tolti d'opera, a cura delle Officine o Squadre di Rialzo, dovranno essere spediti per concentramento come appresso:

— alle Officine di Torino, gli apparecchi tipo « Sarzotto »;

— alle Officine di Firenze, gli apparecchi tipo « Gnocchi a catena »;

— alle officine di Granili (Napoli), gli apparecchi tipo Pepe-Chiecchio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15, 19, 20, 21, 40, 41, 42, 44 *e* 45.

SENTENZA

Azione di nullità di lodo - Motivazione - Suoi estremi.

Perchè possa parlarsi di mancanza di motivazione del lodo occorre o che i motivi manchino materialmente, ovvero che questi non abbiano alcuna correlazione con la decisione adottata.

Non può dirsi insufficiente il ragionamento con il quale il Collegio ha proceduto alla liquidazione del danno, allorchè, in mancanza di elementi idonei a valutarlo con precisione matematica, abbia dichiarato di ricorrere od abbia ricorso a criteri e dati approssimativi, facendo uso di una certa misura di potere discrezionale.

Quando nella sentenza risultano indicati gli elementi dai quali il Collegio ha tratto la entità media degli oneri ed aggrivi risarcibili, non è necessaria, ai fini della osservanza del precetto della motivazione, la specificazione dei singoli calcoli in base ai quali fu fatta la media suddetta.

CORTE D'APPELLO DI ROMA (II Sez.) — Sentenza 15-27 aprile 1922 (*est.* Petrone) - eredi Parri *appellati* contro ferrovie Stato, *appellanti.*

DIRITTO.

Considerato che i motivi di nullità come sopra dedotti dagli eredi dell'Impresa appaltatrice Parri e ritenuti sussistenti dal Tribunale si concretizzano tutti nella ipotesi di violazione di legge configurata nel n. 4 dell'art. 32 del Codice di procedura civile, in relazione al precedente art. 21, n. 3 il quale prescrive debba la sentenza arbitrale contenere, fra l'altro, « i motivi in fatto e in diritto », l'esposizione, cioè, delle ragioni, che tanto in via di

fatto che di diritto, abbiano determinato il Collegio arbitrale ad emettere quella determinata decisione sulla controversia sottoposta al suo giudizio. E poichè fra il dispositivo della sentenza e la ragione informativa della stessa corre quello stesso rapporto che intercede fra l'effetto e la causa, manifesto è come là dove manchi vincolo siffatto, nel senso che le ragioni, in fatto e in diritto, addotte dagli arbitri a fondamento della loro decisione, non conducano punto a questa, ivi non possa ritenersi che siasi violata la prescrizione di legge suddetta. Donde la conseguenza che la deduzione di motivi non aventi correlazione alcuna con la decisione addottata, di motivi, cioè, non conducenti logicamente alla conseguenza trattane dagli arbitri con la loro decisione, equivalga a mancanza assoluta di motivazione.

Ed a mancanza simile va logicamente equiparata anche la contraddizione esistente fra i diversi motivi posti dagli arbitri a fondamento di una determinata decisione, fin troppo evidente essendo come i motivi contraddittori si elidano a vicenda. Infine, poichè la conseguenza deve corrispondere perfettamente alla premessa dalla quale è dedotta, manifesto è come una decisione, la quale vada oltre i limiti delle ragioni sulle quali è fondata, non possa dirsi motivata relativamente ad eccesso simile; e come di conseguenza, anche l'insufficienza di motivazione importi inosservanza della prescrizione, di cui al combinato disposto degli articoli 32 n. 4 e 21 n. 3 Codice di procedura civile summentovati.

Che premesso e ciò ritenuto, quindi, che l'Amministrazione appellante versi in evidente errore, allorquando deduce (a pagina 3 della comparsa di replica) che l'indagine da farsi dal giudice adito per nullità di lodo, dipendente da inosservanza alla prescrizione suddetta di legge, non possa essere « che quella concernente la esistenza o meno del lamentato vizio, se cioè manchi materialmente la enunciazione dei motivi che spinsero gli arbitri a giudicare in quel determinato modo, se la motivazione adottata si riferisca al caso deciso e se essa non siasi limitata a semplici e dogmatiche affermazioni », fa d'uopo esaminare se sussistano davvero i vizii di motivazione, che nelle forme di mancanza assoluta, insufficienza e controdditorietà, hanno creduto di riscontrare nel lodo impugnato gli eredi della Impresa appaltatrice ed i primi giudici.

Col primo motivo di nullità viene censurata la decisione adottata dagli arbitri sul quesito 33°, concernente l'accreditamento all'Impresa degli interessi sulle somme liquidate a titolo di compenso e di indennizzo.

Il Collegio arbitrale, esaminando tale quesito, dopo aver escluso che l'art. 7 del contratto, invocato dall'Amministrazione, osti all'addebitamento a costei degli interessi di mora sui crediti dell'Impresa per il periodo di ritardo dovuto, non già allo svolgimento delle pratiche amministrative, ma al rifiuto dell'Amministrazione istessa di riconoscere detti crediti e alla conseguente vertenza giudiziaria, dichiara che sia applicabile al caso la norma di diritto, secondo la quale « producono interessi di mora i crediti scaduti e liquidi », che siano liquidi i compensi relativi ai quesiti 3°, 6°, 14° e 20° assegnati in base al contratto di appalto, e non lo siano invece quelli accordati a titolo di indennizzo, fuori gli ambiti del contratto, che, in difetto di un termine convenzionale per il pagamento dei primi, gli interessi su di essi siano dovuti soltanto dal giorno della domanda giudiziale colla quale soltanto l'Amministrazione fu costituita in mora, e che infine, sugli altri crediti siano dovuti gli interessi di mora dalla data della sentenza, in forza della quale soltanto divenivano liquidi ed esigibili.

Aggiunge che su questi ultimi concernenti, come sopra, il risarcimento dei danni, non possano « concedersi neanche interessi compensativi, perchè il risarcimento dipendente da colpa contrattuale, si riferisce ai soli danni diretti ed immediati dipendenti dalla violazione del contratti, ed il ritardo nel pagamento dell'indennizzo è una causa nuova e non immediata di danno, nella quale bisogna che si verifichi una nuova colpa del debitore perchè egli possa essere ritenuto responsabile; e nel caso non è da ascriversi a colpa esclusiva dell'Amministrazione se la liquidazione dei danni si protrasse per tanto tempo ».

Ora in tale ragionamento l'Impresa ed il Tribunale trovano anzitutto una omissione, in quanto, secondo loro, « il lodo non esamina se, piuttosto che di ricercare un termine, non si tratti di stabilire il momento della esigibilità e se questo non emerga dal contratto medesimo in base all'obbligo dell'Amministrazione di procedere al collaudo definitivo entro un dato periodo, con la con-

seguente fissazione del debito dell'Amministrazione e l'applicabilità dell'art. 41 del Codice commerciale ». E proseguono, l'Impresa ed il Tribunale, ragionando in merito, per concludere che nella specie ricorra precisamente l'applicabilità di tale disposizione.

Ma l'obbiezione è travagliata da un evidente duplice errore, quello cioè di vedere una omissione di esame là dove è invece questione di pura e semplice interpretazione di legge in materia di esigibilità dei crediti e di decorrenza di interessi di mora, e cioè di cosa attinente ad apprezzamento di merito che sfugge, come tale, alla potestà del giudice adito in via di impugnativa di nullità; e l'altro di ravvisare nella ricerca suddetta di un termine per il pagamento, cosa completamente diversa dalla indagine diretta a stabilire il momento di esigibilità di un credito, quando per vece la ricerca dell'esistenza o meno nel contratto del termine suddetto era intesa precisamente ad identificare il momento dell'esigibilità in parola. Avranno gli arbitri errato allorquando, ai fini di tale identificazione, hanno seguito la via, di cui sopra anzichè quella indicata dai primi giudici ma, se ciò può costituire un errore di interpretazione di contratto e di legge, sottratto, come sopra, alla censura del giudice adito per l'annullamento del lodo, non importa però difetto od insufficienza di motivazione.

Per quanto concerne, poi, i crediti illiquidi, costituiti dagli indennizzi, il Tribunale e l'Impresa rilevano che, se il Collegio Arbitrale ha fissato il concetto che il ritardo nel pagamento di tali crediti costituisca una causa nuova e non immediata di danno, per la quale debbasi riscontrare una nuova colpa, e che all'accertamento di questa sia subordinato l'obbligo del pagamento degli interessi compensativi, il Collegio medesimo si contraddica, poi, quando, pur trovando nel suo lodo tale concetto, « quella situazione di fatto e quella definizione di diritto che mostra di richiedere per la risoluzione affermativa, conchiude invece per quella negativa ». E la situazione di fatto sarebbe costituita dal riconoscimento del ritardo colpevole dell'Amministrazione non soltanto in ordine alla esecuzione dei lavori (almeno in parte), ma anche alle pratiche per il successivo collaudo di importanti protrazioni del momento in cui l'Impresa fu messa in grado di avanzare la domanda giudiziale.

Senonchè la contraddizione non sussiste, imperocchè, posto il principio della *nuova colpa* e posto in fatto che il giudizio era indispensabile, di fronte all'enorme differenza fra la somma domandata dall'Impresa e quella in effetti attribuitale, è manifesto come, allorquando il Collegio reputa di escludere la decorrenza degli interessi da epoca anteriore a quella della pronunzia del lodo, sul motivo che la colpa del ritardo non sia tutta dell'Amministrazione, faccia cosa perfettamente corrispondente alla premessa. In altri termini, se, a giudizio degli arbitri, soltanto nel caso che « il protrarsi della liquidazione e del pagamento fosse dovuto a colpa esclusiva dell'Amministrazione » questa avrebbe avuto l'obbligo di corrispondere gli interessi dell'epoca suddetta, manifesto è come il fatto, che secondo gli arbitri istessi, la colpa non fosse tutta dell'Amministrazione rendesse perfettamente consentanea alla premessa su mentovata la conclusione dedottane, della esclusione della decorrenza degli interessi da epoca anteriore a quella della liquidazione degli indennizzi. E non è certamente l'esattezza giuridica o meno del principio chiuso come sopra nella premessa che possa formare obbietto di disamina e censure in un giudizio di nullità del lodo.

Che, col secondo motivo viene denunziata, per insufficiente motivazione, la decisione adottata dagli arbitri sul quesito 17° così formulato: « Se e quale compenso spetti all'Impresa per aver dovuto sostituire alla pietra delle cave locali quella di S. Ellero, del Masso delle Fate presso Signa e della Porretta e per essere stata costretta a lavorare i conci a corsi regolari, anzichè a mosaico ed ad opera incerta ».

Il Collegio arbitrale osserva al riguardo che non prescrivendo il contratto da quali cave dovessero essere presi i conci, l'Impresa non potesse dolersi di aver dovuto ricorrere a cave lontane per trovare pietra adatta, a meno che non avesse dimostrato che ciò fosse dipeso da esigenze della Direzione dei lavori, maggiori di quelle previste dal contratto, cosa che l'impresa non aveva asserito in modo esplicito e che, in ogni modo, era esclusa dagli ordinativi di servizio dai quali risultava essere stato ordinato un paramento a corsi regolari, secondo le modalità stabilite nella tariffa. Aggiungono poi, gli arbitri che, avendo però l'impresa eseguito i paramenti a filari, con conci di altezze obbligate e ricorrenti con le

altezze dei filari delle vecchie murature, alle quali le nuove erano state innestate, ciò avesse reso l'esecuzione dei paramenti più onerosa delle prescrizioni contrattuali; che per la scelta e riduzione della pietra ad altezze obbligate, fossero occorsi, per ogni m. q. di faccia vista, cinque ore di muratore del n. 2 di tariffa, e che, di conseguenza, per la superficie complessiva del rivestimento in parola in mq. 3650,93 andasse corrisposto all'Impresa, oltre il prezzo dei n. 57 e 58 della tariffa, un compenso addizionale di oltre L. 0,36 + 5 = L. 1,80 al mq.

Ora, l'Impresa ed il Tribunale rilevano in ordine a tale motivazione in primo luogo che gli arbitri si siano fermati alla considerazione concernente il difetto di determinazione contrattuale delle cave da usare senza curarsi di rispondere al dubbio se il lavoro più perfetto, richiesto dall'Amministrazione, non avesse di per sè imposto il cambiamento delle cave; e, in secondo luogo, che non abbiano gli arbitri istessi motivato sufficientemente la misura del compenso accordato.

Ma tali censure sono entrambe infondate. Il Collegio arbitrale, invero, per escludere il compenso derivante dal fatto di aver l'Impresa dovuto prendere i conci da cave più lontane di quelle locali, ha adotto, come sopra, due motivi e cioè il silenzio del contratto in ordine alla provenienza di tali conci, e l'inesistenza al riguardo di uno spostamento qualsiasi delle previsioni contrattuali in conseguenza degli ordinativi dati dalla Direzione durante l'esecuzione dei lavori.

Ora, che tali motivi giustifichino completamente la decisione arbitrale, escludente come sopra l'esistenza dei pretesi maggiori oneri, appare evidente, ove si consideri che la veruna indicazione delle cave da usarsi implica il concetto di piena libertà lasciata all'appaltatore in ordine alla fonte di approvvigionamento al riguardo, e che, ad ogni modo, la inesistenza suddetta di ordinativi, eccedenti le condizioni stabilite nel contratto, riguardo ai paramenti, esclude, di per sè, il concetto di una insufficienza delle cave locali per fatti inmprevisti, sopravvenuti durante l'esecuzione dei lavori. Nè v'ha contraddizione fra tale parte del lodo e quella colla quale si dà all'Impresa un compenso addizionale, sul motivo che il fatto suaccennato di aver dovuto essa far coincidere i filari dei paramenti con quelli delle opere preesistenti,

cui le nuove dovevano innestarsi, avesse importato maggior onere, imperocchè, se il magistero speciale suddetto di lavoro, disposto in corso di esecuzione dell'opera, era, a giudizio degli arbitri, di tale entità da richiedere maggior lavoro in confronto di quello occorrente per la costruzione dei paramenti a corsi regolari stabiliti nel contratto, da giustificare, quindi, l'attribuzione di un proporzionato compenso addizionale, nessuna influenza, invece, esso aveva sulla qualità del materiale da adoperarsi, che rimaneva pur sempre quello occorrente per il tipo comune di paramenti a corsi regolari, come sopra previsto contrattualmente. Infine, il riflesso che la determinazione delle ore di lavoro occorrenti « per la scelta e la riduzione delle pietre ad altezze obbligate per ogni mq. di faccia vista » fosse la risultante di criteri dedotti dai membri tecnici del collegio arbitrate dalla pratica relativa all'esecuzione di lavori simili, sta a dimostrare il verun fondamento della censura di motivazione insufficiente che, in ordine alla misura del compenso assegnato dal Collegio stesso per l'onere in parola, l'Impresa ed il Tribunale fondano sulla circostanza che il maggior lavoro suddetto sia fissato nel lodo in ore cinque di opera da muratore per ogni mq. di faccia vista, senz'altra specificazione.

Che, col terzo motivo viene denunziata, per motivazione contradditoria ed insufficiente, la decisione adottata dal Collegio arbitrale sui quesiti 25°, 27° e 28° riguardanti:

1° I maggiori compensi chiesti dall'Impresa per aumento di mercedi e prezzi di materiali, per interessi perduti, incagli, false manovre e danni di ogni genere derivati da ritardo nella consegna dei lavori e da irregolarità e ritardo nella trasmissione degli ordini;

2° I nuovi prezzi e compensi chiesti per i lavori eseguiti dopo il collaudo provvisorio del 19 dicembre 1904;

3° Il compenso chiesto per danni causati dalla irregolarità e dai ritardi nella comunicazione degli ordini eseguiti dopo il collaudo del 29 dicembre 1904. Il Collegio arbitrale, dopo avere dimostrato come l'Amministrazione, anzichè essere assolutamente libera da qualsiasi obbligo circa il momento in cui avrebbe dovuto eseguire la consegna ed ordinare il cominciamento dei lavori, avesse invece al riguardo soltanto una certa latitudine di apprezzamento, e come in fatto, ella fosse andata oltre tale sfera di di-

screzionalità, prosegue testualmente: « tenuto conto della natura ed importanza dei lavori, di tutte le formalità occorrenti per la approvazione del contratto, lasciando anche un conveniente margine alla valutazione discrezionale delle esigenze di servizio e tenuto conto che l'aggiudicazione dell'appalto avvenne oltre tre mesi avanti la stipulazione del contratto e che il contratto stipulato il 26 giugno 1902 fu approvato il 25 agosto successivo, mentre la consegna era stata eseguita il 2 febbraio 1903, ritiene che l'Amministrazione eccedette di cinque mesi il termine ragionevole che le si poteva consentire per consegnare i lavori e dare l'ordine di incominciamento ».

Ora, il Tribunale e l'Impresa, mentre ritengono che in tal modo gli arbitri abbiano motivato a sufficienza la determinazione del ritardo, come sopra imputabile all'Amministrazione relativamente alla consegna ed all'inizio dei lavori, sono, invece di parere precisamente opposto in ordine alla determinazione della misura del ritardo relativo allo svolgimento dei lavori fissato dagli arbitri in sei mesi, perchè « gli addebiti riconosciuti a carico dell'Amministrazione non solo non offrivano gli elementi per una precisa aritmetica determinazione del ritardo istesso, ma esprimevano altresì il concetto di tutto un andamento tardivo ed irregolare non coercibile in un periodo definito e, tanto meno, nei limitati confini in cui credettero circoscriverlo gli arbitri ».

Ma tale censura anzitutto importa, in sostanza, investimento del merito della motivazione, o meglio, degli apprezzamenti in essa contenuti, non suscettibili di critica in questa sede, e in secondo luogo, ravvisa non idoneo al fine della determinazione suddetta di misura del ritardo, un ragionamento perfettamente analogo a quello degli arbitri seguito, come sopra, rispetto all'altra categoria di ritardo e ritenuto invece dal Tribunale e dall'Impresa completamente idoneo al fine cui è informato, nonostante che anche in esso « gli elementi assunti dagli arbitri a base della determinazione specifica del ritardo non si prestino ad una precisa determinazione ». Ove questa fosse indispensabile dovrebbesi allora negare senz'altro il risarcimento dei danni, ogni qualvolta vi fosse impossibilità di avere gli elementi necessari per procedere ad essa.

Ma se tali danni esistono, vanno per ciò risarciti ed a di-

fetto di elementi della specie suddetta va supplito mercè l'adozione di criteri, i quali conducano ad una determinazione aritmetica approssimativa, se non precisa fino al millesimo. Riconosciuto il difetto e l'impossibilità di aver dati, i quali permettano di procedere con precisione ed esattezza matematica ad una determinata valutazione, non altra via resta all'uopo che non sia quella di ricorrere a criteri e dati approssimativi nella determinazione dei quali è indispensabile l'uso di una certa misura di potere discrezionale. Ora, nela specie, criteri e dati siffatti non mancano e sono stati messi in rilievo dagli arbitri in modo perfettamente analogo a quello seguito a proposito dell'altro ritardo dianzi detto. Essi, infatti, dopo di aver considerato che in base agli articoli 22, 21, 10 e 24 del capitolato, indubbiamente riservato era all'Amministrazione « per determinati atti inerenti alla condotta del lavoro un margine ragionevole alla valutazione discrezionale delle esigenze di servizio » e che tale margine però aveva un limite, il quale in effetti era stato violato, indicano i singoli atti rispetto ai quali erasi verificato, a loro giudizio, un inescusabile indugio specificando per ciascuno di essi anche la durata approssimativa e determinano, infine, appunto in base a tali specifiche indicazioni ed al collegamento dei varii lavori, il ritardo complessivo nella misura di sei mesi.

Ora, come ritenere insufficiente al fine di determinazione cosiffatta il ragionamento in parola?

Il Tribunale critica tale parte del lodo anche perchè, a suo giudizio. « gli arbitri sarebbero stati eccessivamnte restrittivi nella determinazione della misura del ritardo ». Ma è evidente come ciò importi critica ed investimento di un apprezzamento di merito, che sfugge alla censura del giudice in sede di impugnativa di nullità.

Affermano altresì e il Tribunale e l'Impresa che la misura surriferita contraddica alla constatazione fatta dal Collegio arbitrale in altro punto del lodo, che « l'autorizzazione della cava di prestito chiesta il 27 aprile 1902 venne concessa il 7 febbraio 1903 » e cioè dopo oltre nove mesi. Ma ciò è insussistente perchè il Collegio premette, come dicevasi, alla determinazione della misura del ritardo colpevole, l'espressione del concetto che un ragionevole termine dovesse essere lasciato all'Amministra-

zione per le indagini ed i controlli, che dovevano precedere ogni concessione, e, in applicazione di tale concetto, ritiene che non tutto il ritardo di nove mesi costituisca un ritardo imputabile a colpa dell'Amministrazione istessa. E ben la difesa di quest'ultima rileva al riguardo che, in ogni caso, i mesi decorsi fra la richiesta e l'autorizzazione riguardano quasi tutto il periodo di tempo anteriore all'inizio dei lavori e nessuna influenza, quindi, hanno potuto esercitare sull'andamento di questi ultimi.

Quanto poi, alla liquidazione dei danni derivati da tale ritardo, il Tribunale e l'Impresa osservano che il Collegio arbitrale, astraendo dai singoli ritardi per fermarsi alla risultante di essi, costituita dalla misura di sei mesi, non abbia tenuto conto « di quei diversi o per avventura maggiori effetti dannosi derivabili dai ritardi stessi, a seconda della loro incidenza in uno od in un altro momento dei lavori in corso ».

Ma tale censura non soltanto investe un apprezzamento di merito. e come tale non è ammissibile in questa sede, ma è anhe destituita di fondamento.

Infatti il Collegio arbitrale, dopo aver distinto esattamente i danni risarcibili nella duplice categoria del *danno emergente e del lucro cessante*, ha espressamente escluso che altre partite di danni avesse l'Impresa subìto per colpa dell'Amministrazione oltre quelle da lui determinate specificamente. Sostenere che sianvi stati, invece, o meglio *abbiano potuto esservi* altri danni dal Collegio non considerati in alcun modo, significa non soltanto esaminare e censurare il contenuto intrinseco del lodo, la essenza degli argomenti che costituiscono la *ratio decidendi*, come bene rileva la difesa dell'Amministrazione, ma caratterizzare altresì come inesatto ed insufficiente un determinato esame in base alla semplice ipotesi della eventualità di altri danni, per giunta non specificati in modo alcuno.

Rileva ancora il Tribunale con l'Impresa che il Collegio arbitrale abbia unificato, ai fini della determinazione del danno, i due periodi di ritardo, senza alcun chiarimento, reso necessario dalla diversa importanza del ritardo del primo periodo rispetto a quelli verificatisi nel secondo. Ma è evidente come il fatto che gli arbitri non abbiano ritenuta la diversa importanza dei due periodi di ritardo, ove davvero sussista, possa costituire un er-

rore di apprezzamento, non censurabile, come tale, in questa sede, non già un difetto di motivazione dante luogo a nullità. In fatto sta però che gli arbitri si sono, invece, preoccupati perfettamente « della entità varia degli oneri nei varii momenti » e, nella pratica valutazione, hanno poi tenuta presente ai fini della determinazione del danno « l'entità media di essi » giusta la loro espressa dichiarazione. Ora, ritenere tale entità media piuttosto che considerare le singole varie entità può costituire un errore di apprezzamento in merito, ma giammai un vizio di motivazione, dante luogo alla nullità dell'art. 32 C. P. civile.

Offre altresì motivo al Tribunale di censurare il lodo il difetto di indicazione in esso dei calcoli, in base ai quali fu fatta la media suddetta.

Ma quando sono indicati gli elementi dai quali la media è tratta, non è necessaria anche la specificazione dei singoli calcoli.

Ora nella specie, gli elementi diconsi tratti dal libro giornale dell'Impresa ed i medesimi sono indicati abbastanza specificamente sia per quanto riguarda i danni emergenti, che il lucro cessante, dal momento che per i primi è distinta la spesa del personale con l'indicazione del salario di ciascun individuo, delle spese di manutenzione del cantiere e del fitto dei magazzini, degli uffici e degli alloggi; e, rispetto all'altro, e cioè al lucro cessante la fonte delle partite relative, costituite dai registri contabili e dalle qualità e quantità dei lavori, è poi specificata con le singole partite istesse.

Il Tribunale e l'Impresa oppongono, infine che, ad ogni modo, l'esclusione dell'esistenza di altri aggravi, oltre quelli come sopra riconosciuti e liquidati sia fatta dal Collegio arbitrale *sic et simpliciter*, e cioè senza la deduzione di alcun motivo che valga a giustificarla. Ma così non è imperocchè, allorquando il Collegio arbitrale osserva al riguardo che, oltre le spese sopportate nei periodi di attesa e di inazione e la perdita degli interessi sui capitali impiegati, « nessun'altra spesa maggiore risulta che abbia sostenuta l'Impresa per il prolungamento del suo impegno », viene così ad addurre, come motivo della esclusione suddetta di maggiori spese, il difetto di prove dell'esistenza di esse e ad ottemperare, quindi, al principio fondamentale di diritto, per il quale l'*onus probandi* è a carico dell'attore sia riguardo all'*an*, che al

quantum debeatur. E ciò sarebbe bastato, perchè il Collegio avesse assolto l'obbligo della motivazione al riguardo. Ma egli, invece, aggiunge che l'esclusione dell'indennizzo concernente la mano d'opera fosse dovuta oltrechè al difetto suddetto di prova, ancora al fatto che aumenti di prezzi in qual periodo non ve ne fossero stati, e che del prezzo di acquisto dei terreni della cava di prestito non dovesse tenersi conto, perchè di essi l'Impresa acquistò la proprietà per sua convenienza, e non per necessità derivante dal contratto di appalto, e però la motivazione su tal punto della controversia è più che sufficiente.

Che col quarto ed ultimo motivo, denunzia l'Impresa e censura il Tribunale il lodo per pretesa insufficienza e contraddittorietà di motivazione sulla decisione del quesito 30° concernente il compenso chiesto dall'Impresa istessa per maggiori spese e responsabilità nel prolungamento del periodo di manutenzione dei lavori.

La insufficienza consisterebbe in ciò, che il Collegio arbitrale si sarebbe fermato a considerare un sol titolo di compenso, quello cioè relativo ai reinterri « senza rispondere e motivare sul punto se la qualità ed entità delle opere in correlazione col ritardo, non giustificassero, di per sè, in tutto od in parte, le maggiori richieste dell'Impresa ».

Ma quando si consideri che la limitazione dei compensi alla spesa occorsa per i reinterri eseguiti dall'Impresa durante il periodo eccedente l'anno di manutenzione, è dal Collegio arbitrale fondata sul motivo che « nessun'altra spesa effettiva abbia l'Impresa dimostrato di aver sostenuto durante detto periodo oltre quella suddetta », non può non ritenersi motivata abbastanza l'esclusione di ogni altro compenso. Perchè chi domanda un danno ha, come dianzi dicevasi, l'obbligo di provarlo, manifesto è come l'esclusione dell'esistenza di tale prova sia motivo più che sufficiente a giustificare il rigetto di domanda simile.

Potrà, in effetti, esistere la prova esclusa dal Collegio, ma ciò costituirà un errore di apprezzamento, non già un vizio di motivazione, dante luogo alla nullità in disputa.

La contraddizione, infine, consisterebbe nel fatto che il Collegio Arbitrale, dopo aver valutato, nell'esame dei quesiti 25, 26 e 27 il ritardo verificatosi nello svolgimento dei lavori e determi-

nata la parte di esso imputabile a colpa dell'Amministrazione nella complessiva misura di 11 mesi di cui 5 per la consegna e gli altri 6 per la esecuzione dei lavori; nell'esaminare poi il quesito 30° ammette che il periodo di prolungamento della manutenzione dei lavori fu a carico dell'Impresa di 19 mesi di più per la prima parte e di sette per la seconda parte. Ma contraddizione in effetti non vi è, giacchè il prolungamento da manutenzione si riferisce alla fase posteriore alla ultimazione dell'appalto ed al collaudo provvisorio ed il ritardo di 11 mesi, invece, alla fase esecutiva dell'appalto precedente all'altra sulletta. I due ritardi, infatti, riguardando oggetti differenti fra loro, non devono coincidere, siccome sostiene l'Impresa, « ma possono », come dice la difesa, dell'Amministrazione, « benissimo diversificare, senza che ciò determini una qualsiasi contraddizione ».

« Essi sono stati calcolati a parte, a seconda delle specifiche conseguenze che hanno prodotto, ed in tal modo l'Impresa è stata reintegrata di tutti quei danni che, secondo il Collegio, dovevano e potevano esserle risarciti », che, non sussistendo, quindi, nessuno dei motivi, sui quali è, come sopra, fondata la domanda di nullità del lodo proposto dagli eredi dell'Impresa Parri, tale domanda va, nelle veci dei primi giudici, senz'altro rigettata.

Errata-corrige.

Alle comunicazioni sull'Opera di Previdenza a favore del personale, pubblicate sul *Bollettino ufficiale* n. 32 del 10 agosto 1922, deve essere apportata la seguente modificazione:

a pag. 329, dopo le parole della prima linea:

a SIENA: il sig. MARCHESI cav. ing. Alfredo, ingegnere, sopprimere la parola: Capo.

Nel *Bollettino ufficiale* n. 31 del 3 agosto 1922 nell'Ordine di servizio n. 57 (Trasporti per conto delle Società Cooperative per la costruzione di case economiche e popolari, costituite da agenti delle ferrovie dello Stato) a pagina 311, riga terza, leggere:

La casa dei ferrovieri PARMA;
anzichè *Edile* PARMA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . L. 12.00

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti . . . . » 25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc., all'indirizzo che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV - N. 36

7 SETTEMBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

—

Parte prima — Leggi e decreti:

(*Per memoria*).

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta - Giurisprudenza ferroviaria:

(1197) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Ordine di servizio N. 70.

Cambiamento di nome della stazione di Matrice Montagano.

La stazione di *Matrice Montagano*, della linea Benevento-Termoli, ha assunto la nuova denominazione di *Matrice Montagano S. Giovanni in Galdo*.

Di conseguenza nella Parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), alla pagina 35 e nella Parte II dal Prontuario stesso (edizione 1° marzo 1922) alle pagine 39 (tabella 144) e 60, e in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione, dovrà apportarsi conforme modificazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 71.

Circoscrizione dei Riparti d' Ispezione Materiale e Trazione.

Alle circoscrizioni dei Riparti d'Ispezione Materiale e Trazione del Compartimento di Palermo, indicate negli Ordini di Servizio n. 124 e 197 pubblicati rispettivamente nel *Bollettino Ufficiale* n. 47-1920 e 52-1921, debbono apportarsi le seguenti modificazioni a datare dal 15 settembre 1922:

Divisioni	Riparto		Deposito con dotazione locomotive	Squadre Rialzo	Limite Circoscrizioni
	N.°	Sede			
Palermo	III	Catania	Catania	Catania C.	Catania - Bicocca - Leonforte.
			Modica	Catania Acq.	Catania - Siracusa P. Valsavoia - Caltagirone Siracusa - Modica - Vittoria (e) Catania - Giardini Taormina (e)
	IV	Messina	Messina	Messina	Messina C. - S. Agata (e) Messina P. - Giardini Taormina.

Ordine di servizio N. 72.

Trasporti sulle ferrovie dello Stato per conto di Imprese assuntrici di lavori e di forniture.

Il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 14 luglio 1922 ha deliberato che nei contratti per lavori e forniture sia soppressa la concessione, alle Imprese assuntrici, delle tariffe ridotte per il trasporto degli operai, materiale attrezzi e mezzi d'opera, e che tali trasporti siano invece tassati con le stesse tariffe normali in uso per il pubblico, salvo particolari pattuizioni per quelli con treni speciali; che siano inoltre aggiornate le competenze dovute dalle Imprese stesse per il personale di scorta dei carrelli.

In relazione a ciò il Consiglio ha modificato come segue l'intestazione ed i punti *A* e *B* dell'art. 18 del Capitolato Generale Amministrativo di appalto delle opere che si eseguiscono dall'Amministrazione.

Art. 18.

Trasporti sulle ferrovie dello Stato.

A) Trasporti con treni ordinari. — « Nessuna facilitazione « verrà accordata pel trasporto con treni ordinari, sulle ferrovie « esercitate dallo Stato, delle persone e dei materiali attrezzi e « mezzi d'opera occorrenti per la esecuzione di lavori appaltati.

« Per detti trasporti, da farsi in porto affrancato, le Imprese « pagheranno le relative tasse alle stazioni di partenza, con le « stesse norme e condizioni in vigore per i trasporti pel pub- « blico ».

B) Trasporti con treni speciali. — « Qualora l'Amministra- « zione riconosca di potere accordare per i trasporti inerenti ai la- « vori appaltati, l'effettuazione di treni speciali, le norme e con- « dizioni relative all'attivazione di detti treni ed alla loro tassa- « zione verranno stabilite mediante apposito atto ».

Nel punto *C*) di detto articolo « Trasporti con carrelli » il Consiglio ha poi approvato che venga aumentato da L. 3,50 a L. 35

l'importo da addebitarsi corrispondente alle competenze del personale di scorta ai carrelli e conseguentemente sia aumentato da L. 5,50 a L. 37 la tariffa complessiva.

Le anzidette modificazioni al Capitolato sono state depositate presso la Sezione Contratti della Direzione Generale.

Le suaccennate disposizioni debbono esser d'ora innanzi rigorosamente osservate per tutti i nuovi lavori e forniture, e in qualunque conto. S'intendono che non valgono nel caso di atti suppletivi ed appendici a contratti in corso, quando tali atti si riferiscono a lavori o forniture che per la loro natura e per le speciali condizioni di fatto non possano essere liquidati separatamente dai lavori o forniture appaltati col primitivo contratto, al quale essi atti si riferiscono. Non sono parimenti da applicarsi per i lavori e forniture già aggiudicati e per i quali siano state già indette le relative gare ed infine nemmeno per i contratti o cottimi affidati a trattative per i quali siano già stati presi definitivi accordi colle Imprese.

Per questi ultimi, di mano in mano che verranno trasmessi alla competente autorità superiore per l'approvazione si dovranno dare opportune giustificazioni circa la mancata applicazione delle nuove norme relative ai trasporti.

S'intende poi che nello stabilire i prezzi per i lavori e forniture verrà tenuto debito conto degli aggravi derivanti dalle nuove tassazioni.

Circolare N. 35.

Esami da manovale a frenatore.

Allo scopo di avere pronta una scorta di idonei a Frenatori, per coprire - allorquando sarà consentito - posti scoperti di tale qualifica, si indicono con la presente, presso tutte le Divisioni del Movimento e Traffico e le Delegazioni d'Esercizio, gli esami di cui al comma *a*) dell'art. 57 del Regolamento del personale.

Agli esami stessi potranno essere ammessi i Manovali di stazione meritevoli, nominati in prova con decorrenza non posteriore al 21 agosto 1921, che ne facciano domanda entro il 30 settembre p. v. e che siano in possesso, oltrechè della prescritta idoneità fisica, dei seguenti requisiti:

a) non avere oltrepassato il 45° anno di età al 30 settembre p. v.;

b) avere almeno il certificato di passaggio dalla 4ª alla 5ª classe elementare, tale titolo di studio non è necessario per i Manovali provenienti dai sotto ufficiali del R. Esercito, R. Marina, Arma dei RR. CC., R. Guardia di Finanza e Corpo R. Guardia;

c) avere conseguite le abilitazioni ai servizi di stazione (scambi, manovre e freni).

Gli esami dovranno essere tenuti in base alle Norme approvate dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 27 agosto 1920.

Nei riguardi delle ammissioni agli esami e delle esclusioni di cui l'art. 83 R. P. si dovrà provvedere in relazione all'art. 19 del R. decreto 13 marzo 1921, n. 341.

Circolare N. 36.

Omessa applicazione ed esazione delle tasse assegnate per il percorso italiano sui trasporti da ferrovia a ferrovia provenienti dall'estero a traverso i transiti orientali.

Non poche stazioni omettono di applicare le tasse di porto inerenti al percorso italiano ai trasporti provenienti dall'Austria, dalla Cecoslovacchia, dalla Jugoslavia e dall'Ungheria, in entrata dai transiti orientali di Brennero, Innichen (S. Candido), Tarvisio, Radice, Piedicolle e Postumia, scortati, oltre che dalla lettera di vettura originale, anche da un esemplare del foglio di via, emesso a cura dei transiti stessi e di riscuotere di conseguenza dai destinatari le tasse di porto ed altre, dovute in assegnato.

Si ricorda che l'eseguimento dei trasporti da e per tali Stati è subordinato all'obbligo della affrancazione dalla stazione di partenza a quella di transito italiano di confine, con assoluto divieto del gravame di spese anticipate e di assegni e ciò in conformità delle istruzioni contenute nei Bollettini Commerciali n. 25 del 1919 punto 188 per l'Austria e la Cecoslovacchia, n. 28 del 1919 punto 221 e n. 30 dello stesso anno punto 238 per la Jugoslavia, e n. 8 del corrente anno punto 102 per l'Ungheria.

Ne consegue che, mentre le spedizioni in partenza dall'Italia ed in destinazione di stazioni dei predetti Stati devono avere luogo *sempre in porto affrancato* fino al nostro transito di confine, i trasporti in arrivo da stazioni degli Stati medesimi non possono eseguirsi che in *assegnato* dal transito di entrata fino a destinazione, cioè con le tasse a carico dei destinatari.

Si richiamano nuovamente le stazioni su quanto precede, avvertendo che indipendentemente dalla emissione di rilievi a debito, esse restano responsabili delle eventuali tasse assegnate che non fosse possibile riscuotere suppletivamente dai destinatari.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 37.

Radiazione dal parco F. S. di un serbatoio di proprietà privata.

Su richiesta della Società Ligure Lombarda per la raffinazione degli zuccheri di Genova, è stata autorizzata la radiazione dal parco veicoli del carro serbatoio mm. 902.105, demolito in seguito a gravi avarie.

Detto carro dovrà quindi essere depennato dall'Elenco dei carri di proprietà privata.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44, *e* 45.

Comunicazioni.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria.

Categoria	Carica	Indicazioni già portate nei bollettini	*Variazioni*
1ª	Delegato	**Anghileri** comm. ing. Carlo – capo divisione – Div. Mov. Traff. Milano.	Dimission. da delegato della 1ª categ. per la circoscrizione di Milano.
1ª	Id.	**Norcen** cav. uff. ing. Vincenzo – ispettore capo – Div. Mov. Traff. Torino.	Dimission. da delegato della 1ª categ. per la circoscrizione di Reggio C
2ª	Id.	**Di Prima** cav. uff. ing. Mario – ingegnere capo – Off. Mat. Mob. Messina.	Dimission. da delegato della 2ª categ. per la circoscrizione di Bari.
2ª	Deleg. suppl	**Voghera** cav. ing. Ferruccio – ingegnere principale – Sez. Lav. Padova.	Dimission. da delegato supplente della 2ª categ. per la circoscrizione di Venezia.
3ª	Delegato	**Genesio** Domenico – segretario capo – Div. Mov. Traff. Venezia.	1. 12. 21. Esonerato dal servizio.
5ª	Deleg. suppl.	**Rivera** Emilio – segret. tecn. di 1ª cl. – Div. Lav. Reggio Calabria.	**Rivera** Emilio – segret. tecn. di 1ª cl. – Div. Lav. Venezia.
21ª	Delegato	**Valerio** Mario – operaio di 1ª cl. – Off. mat. rot. Torino.	Nominato membro della Commissione consultiva compartimentale di Torino per le case economiche dei ferrovieri.
21ª	Deleg. suppl.	**Polimene** Giovanni – operaio di 1ª cat. – Off. loc. Pietrarsa.	1. 7. 22. Esonerato dal servizio.
25ª	Delegato	**Venturi** Giuseppe – manovale Off. mat. rot. Verona.	1. 6. 22. Esonerato dal servizio.
28ª	Id.	**Pecoraro** dott. Arturo – ispettore – Rip. Mov. Potenza.	Dimission. da delegato della 28ª categ. per la circoscrizione di Ancona.
28ª	Deleg. suppl.	**Neri** Alberto – capo stazione – Staz. S. Pietro Vernotico.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Ancona.
40ª	Delegato	**Fassio** Francesco – capo tecnico di 2ª cl. – Off. Mat. mob. Voghera.	1. 7. 22. Esonerato dal servizio.

Per *il Direttore Generale*: A. ALESSANDRI.

SENTENZA

Trasporto merce - Svincolo senza riserve - Forma essenziale delle riserve - Verbale di accertamento.

Le riserve stabilite dall'art. 134 *delle tariffe non ammettono equipollenti e perciò non possono essere sostituite dal processo verbale di avaria che il vettore avesse compilato di ufficio senza la richiesta o la presenza dell'interessato, tanto più nella considerazione che le constatazioni in esso verbale contenute, non implicano senz'altro il riconoscimento della responsabilità delle ferrovie per i danni eventualmente riscontrati nelle merci trasportate.*

CASSAZIONE PALERMO. — Sentenza I, 20 giugno 1922 (*Pres.* ff. Barcellona; *est.* Muggia; *P. M.* de Gregorio, *conl. conf.*) — Sferrazzo contro Ferrovie Stato, *resistenti.*

DIRITTO.

Omissis. — Già si vede che l'art. 134 della tariffa stabilisce nella sua 1ª parte senza distinzione alcuna la decadenza per il caso di cui sia ricevuta la merce senza riserva. Ora si pretende che tale riserva sia inutile ogni qualvolta il vettore stesso eleva un verbale, donde risulta la perdita od avaria della merce trasportata. E' pregio dell'opera ricordare che l'art. 135 delle Tariffe sanziona l'obbligatorietà per l'Amministrazione ferroviaria di procedere all'accertamento dello stato di fatto (*si deve procedere,* dice la legge) qualora si scopra o si supponga una perdita parziale od avaria.

Scopo di tale disposizione è quello di mettere in grado il vettore di possedere, prima del ritiro dalla merce, tutti gli elementi di fatto che , in caso di reclamo possono essere utili alla sua difesa.

Nella specie in ottemperanza a tale obbligo, l'Amministrazione ferroviaria, d'ufficio, senza la richiesta o la presenza dello interessato, ha elevato verbale con cui non altro fa che la constatazione del danno senza annunciarne le causali. Ora la constatazione dello stato di fatto della merce da parte del vettore non implica il riconoscimento della propria responsabilità. Vi sono casi in cui o per le regole di diritto comune o per le forme della tariffa ferroviaria, l'Amministrazione può rimanere esente da responsabilità.

Certo il riconoscimento del vettore della sussistenza del diritto del destinatario al risarcimento, renderebbe superflua ogni riserva non potendosi ragionevolmente supporre che il destinatario approvi, come esattamente adempiuto, un trasporto di cui il vettore stesso riconosce, l'inesatto adempimento. Ma nel caso in esame, il verbale non contenendo nulla circa gli elementi costitutivi della responsabilità, rettamente la Corte di merito ritenne che il semplice accertamento del danno da parte del vettore non dispensasse il destinatario dall'obbligo della riserva. Nella discussione orale, anche dal Pubblico Ministero, si è insistito nel concetto per cui si vuole che la legge abbia avuto di mira l'accertamento del danno; sicchè eseguito cotale accertamento dall'Amministrazione ferroviaria, verrebbe meno ogni ragione di riserva e di decadenza.

Anzitutto, scopo della legge (art. 135 delle tariffe ferroviarie) non è soltanto quello dello accertamento del fatto, ma altresì del possibile accertamento dello ammontare e della causale dei danni.

In secondo luogo, la legge stessa fornisce esempi in cui, nonostante le constatazioni, esige la riserva. Difatti l'art. 135 delle preindicate tariffe, prevede il caso in cui l'avente diritto, prima della esportazione della merce, alleghi la esistenza di una perdita parziale o di una avaria. Si deve allora procedere all'accertamento del fatto mediante verbale, e il destinatario prima dell'esportazione, deve fare risultare se accetta la spedizione *salva l'azione dell'indennizzo.*

E' questa l'evidente applicazione del principio della riserva. Malgrado l'accertamento di fatto avvenuto ad istanza dell'interessato, malgrado che il verbale constatò lo stato delle cose e lo ammontare dei danni, la legge vuole che l'avente diritto dichiari di far salva l'azione per l'indennizzo.

E che sia del tutto arbitrario lo stabilire un rapporto necessario tra la constatazione dei danni subiti dalla merce e la riserva, appare altresì da una considerazione d'indole generale ma non meno pertinente.

L'art. 120 contempla non solo i danni per l'avaria e perdite, ma anche i danni per ritardi ed altri casi di responsabilità. L'articolo 134 compreso nella sezione 2ª (domande di risarcimento) contiene nella sua prima parte una norma d'indole generale riferentesi a qualsiasi azione di risarcimento di danni dipendente dal trasporto e quindi anche a quelle che non dipendono da perdite o di avarie.

Nel suo primo alinea detta invece una norma speciale al caso di perdita od avaria non riconoscibile al momento della consegna, e contiene una deroga ragionevole al principio della riserva, stabilendo l'esperibilità dell'azione nonostante il ricevimento della cosa trasportata.

Questa eccezione conferma la regola dell'obbligatorietà della riserva in tutti gli altri casi di cui nella prima parte dell'articolo 136 ultimo capoverso ove si legge:

« Il ritiro della spedizione non estingue il diritto del reclamo per erronea applicazione di tariffa, purchè sia fatto valere prima del termine di prescrizione ». Questa disposizione sarebbe inutile se non vi fosse il presupposto della decadenza per il ritiro della merce senza riserva e se l'obbligo della riserva si riferisse al solo caso di perdita od avaria.

Per conseguenza colui che avesse ritirato la merce senza riserva non potrebbe pretendere danni per il ritardo, che è altra delle cause di responsabilità del vettore.

Il caso ricadrebbe sotto le norme generale della prima parte dell'art. 134 precitato che dichiara estinta ogni azione se non si faccia la riserva prima del ricevimento.

E pure nel caso ipotizzato dell'art. 136 è ovvio che non vi sono danni da accertare mediante verbale nè da far rilevare mediante la verifica della merce, o almeno potrebbero non esservi e l'accertamento del ritardo potrebbe essere fatto con documenti sicuro in ogni tempo. E' dunque erroneo sostenere che la questione della riserva si connette inscindibilmente con l'accertamento del danno e renda inutile la riserva.

Concludendo: Salve le eccezioni espresse (quelle della perdita ed avaria non riconoscibili, e quelle della erronea applicazione di tariffa) la riserva è imposta in ogni caso. Senza le riserve si presume che l'avente diritto abbia riconosciuto l'inesistenza di responsabilità del vettore anche nel caso di danno verificatosi ed acaccertato. Bene quindi la Corte di merito ha negato al verbale di accertamento del danno il carattere di equipollente della riserva; e una volta accertato in fatto che la merce *de qua* era stata ritirata senza riserva; legittima fu la pronunzia di decadenza dell'azione contro il vettore.

Volle dopo ciò la Corte di Appello aggiungere che con tanta maggior ragione doveva negarsi che il verbale di accertamento di avaria potesse supplire alla mancata riserva del destinatario in quanto la spedizione de qua era stata diretta in zona di guerra e vi era perciò la presunzione di irresponsabilità del vettore.

Da ciò traggono partito i ricorrenti per denunziare la violazione del R. D. 15 aprile 1918, n. 672, assumendo che ne era cessata l'applicabilità per essere cessato di fatto (non di diritto) lo stato bellico al momento della spedizione. Ma poichè i precedenti riflessi hanno dimostrato ad esuberanza l'ammissibilità dell'eccezione pre liminare di decadenza (stata accolta dalla Corte di Appello di Palermo) ogni ulteriore argomentazione era superflua anche se dedotta ai soli fini della decadenza, e se anche fosse erronea, non inficierebbe la decisione, ch'è altrimenti giuridicamente corretta.

Il ricorso quindi deve essere disatteso con tutte le conseguenze volute dall'art. 451 Codice P. C. a carico dei ricorrenti.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc., all'indirizzo che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XV - N. 37

14 Settembre 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1304) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto 11 *giugno* 1922, *n.* 1194, *che approva le « Norme per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie in Tripolitania e in Cirenaica »* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto 5 novembre 1911, n. 1247, convertito nella legge 25 febbraio 1912, n. 83;

Vista la legge 6 luglio 1912, n. 749, ed il R. decreto 20 novembre 1912, n. 1205;

Visti i RR. decreti 9 marzo 1913, n. 314, e 15 gennaio 1914, num. 75;

Ritenuta la necessità di coordinare le norme per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie in Tripolitania e in Cirenaica con le modificazioni apportate negli ordinamenti dei governi delle due colonie;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le colonie, di concerto coi ministri del tesoro e dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Sono approvate le « Norme per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie in Tripolitania e in Cirenaica », secondo l'unito testo, vistato d'ordine Nostro dal ministro delle colonie, in sostituzione di quelle approvate coi Regi decreti 9 marzo 1913, n. 314, e 15 gennaio 1914, n. 75.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 11 giugno 1922.

VITTORIO EMANUELE.

Facta — Amendola — Peano — Riccio.

Visto: *il guardasigilli*: L. Rossi.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 7 settembre 1922, n. 211.

NORME

per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie in Tripolitania e in Cirenaica

TITOLO I.

Costituzione degli uffici.

Art. 1.

Ai servizi ferroviari della Tripolitania e della Cirenaica sia per quanto riguarda l'esercizio e l'amministrazione delle linee già costruite, sia per quanto riguarda gli studi dei progetti e la direzione e sorveglianza dei lavori inerenti alla costruzione di nuove ferrovie, provvedono due uffici con sede l'uno a Tripoli l'altro a Bengasi.

Con decreto del governatore possono essere istituite sezioni distacate temporanee per le costruzioni.

Con decreto del ministro delle colonie possono essere istituiti uffici autonomi temporanei per le costruzioni stabilendone le relative competenze.

Art. 2.

I funzionari preposti agli uffici di cui all'art. 1 esclusi quelli ivi indicati all'ultimo comma assumono il titolo di direttori dei servizi ferroviari. Sono nominati dal ministro delle colonie, sentito il governatore, e hanno alla loro dipendenza tutto il personale addetto ai servizi ferroviari della Colonia.

Art. 3.

L'alta direzione e la sorveglianza degli uffici e dei servizi è esercitata dal Ministero delle colonie il quale può, all'uopo, valersi anche di funzionari di altre amministrazioni dello Stato, nei limiti e colle forme stabiliti dalle norme generali.

Art. 4.

E' istituito presso i due governi della Tripolitania e della Cirenaica un comitato tecnico composto dell'ingegnere capo dell'ufficio per le opere pubbliche, del direttore dei servizi ferroviari e del direttore dei servizi del genio militare nella sede del governo, per dare parere nei casi stabiliti dal presente ordinamento nonchè su tutte le questioni di carattere tecnico per le quali sia richiesto dal governatore.

Il governatore designa il presidente del Comitato, e sceglie il segretario fra i funzionari tecnici degli uffici locali.

A quanto occorre per il funzionamento del Comitato tecnico sarà provveduto, con decreto, dal governatore.

Art. 5.

I direttori dei servizi ferroviari:

a) dirigono e sorvegliano il regolare andamento dell'esercizio delle ferrovie nonchè lo studio dei progetti dando, all'uopo, le opportune direttive ai funzionari dipendenti;

b) curano la regolare esecuzione dei lavori;

c) provvedono alla divisione delle sezioni in riparti e vi assegnano il personale necessario, vigilano su di esso e adottano i provvedimenti disciplinari compresi nella loro competenza, promuovendo gli altri dal governatore, o, per suo mezzo, dal Ministero;

d) assumono in servizio, nella sfera di competenza loro riconosciuta dagli speciali ordinamenti e nei limiti delle piante organiche approvate, il personale occorrente; assumono inoltre, nei limiti dei fondi disponibili, gli agenti giornalieri per bisogni temporanei e ne dispongono il licenziamento non appena sia cessato il bisogno della loro opera;

e) accordano al personale dipendente i congedi ordinari e quelli straordinari a tenore dei regolamenti;

f) inviano al governatore relazioni trimestrali sull'andamento dei servizi e degli uffici.

I direttori dei servizi ferroviari corrispondono direttamente col governatore, con gli uffici della Colonia, con le imprese di

lavori con la direzione generale delle ferrovie dello Stato per quanto riguarda provviste e forniture, nonchè coi terzi per affari che non si riferiscano a questioni di massima.

TITOLO II.

Costruzione di ferrovie.

Art. 6.

Alle costruzioni ferroviarie della Tripolitania e della Cirenaica si provvede con personale delle ferrovie dello Stato ivi destinato temporaneamente e secondo le norme di cui al R. D. 20 aprile 1913, n. 511, con personale provvisorio da assumersi per contratto, alle condizioni che saranno volta per volta determinate secondo le esigenze dei servizi, e, finalmente, con agenti giornalieri da licenziarsi non appena sia cessato il bisogno della loro opera.

Al personale delle ferrovie dello Stato si applica il contenuto delle disposizioni di cui al secondo, terzo e quarto comma dell'articolo 1 del citato regio decreto, coordinate con quelle vigenti, presso l'amministrazione delle ferrovie medesime.

Il collocamento fuori ruolo ed il ripristino in ruolo del suddetto personale sarà di competenza dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il personale delle ferrovie dello Stato continuerà ad essere sottoposto, nei riguardi della carriera e della disciplina, alle norme legislative e regolamentari vigenti nell'amministrazione cui appartiene.

Le attribuzioni disciplinari conferite dalle suddette norme al direttore generale delle ferrovie dello Stato o al Ministro sono esercitate dal governatore quando non sia richiesto il parere di consigli sedenti presso l'amministrazione centrale; nel quale caso il ministro delle Colonie promuove gli opportuni provvedimenti

In tutti gli altri casi provvedono i direttori dei servizi ferroviari.

Art. 7.

Il ministro delle Colonie approva i progetti di massima delle costruzioni ferroviarie udito il parere del consiglio superiore dei lavori pubblici, ed i programmi per le provviste del materiale fisso e mobile e di tutti gli altri materiali di impianto.

L'approvazione tecnica dei progetti esecutivi dei lavori e quella delle proposte di forniture ed acquisti di materiali spetta:

a) al direttore dei servizi ferroviari, quando la spesa presunta non ecceda le L. 200,000;

b) al governatore, udito il parere del Comitato tecnico di cui all'art. 4 quando la spesa prevista sia compresa fra le lire 200,000 e le L. 2,000,000 e per qualunque importo quando il Consiglio superiore dei lavori pubblici, nell'esaminare il progetto di massima, lo abbia ritenuto e dichiarato sufficientemente dettagliato da potere prescindere dal pronunciarsi nuovamente sul progetto esecutivo;

c) al ministro in tutti gli altri casi previo parere del Comitato tecnico della colonia ed udito per i progetti dei lavori, il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Possono essere presentati separati progetti per i lavori di costruzione e per gli acquisti del materiale fisso e mobile, e di tutti gli altri materiali di impianto.

Art. 8.

Alla revisione contabile preventiva dei progetti, quando sia ritenuta opportuna, si provvede secondo l'articolo 16.

Art. 9.

L'approvazione nei riguardi amministrativi dei progetti di lavori e delle proposte di forniture, già approvati in linea tecnica, spetta al governatore, previo parere del Comitato amministrativo della colonia per quelli il cui importo superi le lire 300 mila.

I progetti di lavori e le proposte di forniture di importo superiori alle L. 2,000,000 saranno trasmessi al Ministero delle colonie perchè sia sentito, nei riguardi amministrativi e legali, il

parere del Comitato superiore amministrativo sedente presso il Ministero stesso.

In circostanze di comprovata urgenza, si può prescindere dai pareri di cui sopra con decreto motivato del governatore o del Ministro secondo che si tratti di parere del Comitato amministrativo della Colonia o di quello del Comitato superiore amministrativo.

Art. 10.

Quando il governatore ritenga conveniente provvedere in economia a lavori o provviste, deve sentire il Comitato amministrativo della Colonia se l'importo della spesa relativa ecceda le L. 100,000.

Qualora l'esecuzione in economia importi una spesa superiore alle lire 200,000, occorre l'autorizzazione del ministro delle Colonie previo parere del Comitato superiore amministrativo.

Nei casi di comprovata urgenza è applicabile il terzo comma dell'art. 9.

Art. 11.

Per le provviste del materiale mobile e fisso e di tutti gli altri materiali occorrenti all'impianto delle ferrovie l'amministrazione coloniale, quando lo ritenga opportuno, può incaricare la direzione generale delle ferrovie dello Stato, la quale vi provvede con le modalità in vigore per le proprie forniture, salvo rimborso in base ai relativi documenti giustificativi o a note di spese.

Quando la direzione generale delle ferrovie dello Stato lo richieda, potrà l'amministrazione coloniale anticipare o mettere a sua disposizione i fondi all'uopo occorrenti, salvo conguaglio in sede consuntiva.

La direzione generale delle ferrovie dello Stato, su richiesta dell'amministrazione coloniale, è anche autorizzata a somministrare materiali di sua proprietà prelevandoli dalle proprie dotazioni. I materiali saranno rimborsati al prezzo di costo aumentato di una quota per spese generali, trasporti e collaudi, da stabilire con speciali accordi fra il Ministero delle colonie e l'Amministrazione delle ferrovie.

Art. 12.

Il direttore dei servizi ferroviari può, quando se ne manifesti la necessità, autorizzare variazioni, ed aggiunte ai progetti da lui approvati purchè il loro ammontare, sommato con quello del progetto principale, non ecceda le L. 200,000 e le variazioni ed aggiunte siano tali da non modificare le condizioni essenziali del contratto.

Parimenti, entro il limite di lire 200,000, può autorizzare variazioni ed aggiunte ai progetti approvati in linea tecnica dal governatore o dal ministro, purchè la maggiore spesa non superi i 3/4 della somma assegnata per imprevisti e lavori in economia e le variazioni ed aggiunte siano tali da non alterare la sostanza dei progetti nè le condizioni essenziali del contratto.

In tutti gli altri casi, l'approvazione in linea tecnica è riservata al governatore sentito il Comitato tecnico di cui all'articolo 4 se il progetto principale fu da lui approvato e purchè l'ammontare delle variazioni ed aggiunte, sommato con quello del progetto medesimo non ecceda le L. 2,000,000 o altrimenti al ministro sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Qualunque sia la natura e l'entità delle variazioni ed aggiunte esse debbono sempre risultare da regolare perizia giustificativa e quando siano autorizzate dal direttore dei servizi ferroviari, deve esserne data immediata comunicazione al governatore.

L'approvazione nei riguardi amministrativi delle varianti ed aggiunte spetta al governatore.

I Comitati amministrativi di cui all'art. 9 debbono dare nuovamente il loro parere sopra i progetti di lavori e le proposte di forniture già da essi esaminati, quando occorra variarli, salvo che trattisi di variazioni ai prezzi o di aumenti nelle quantità dei lavori o delle provviste per effetto dei quali l'ammontare dei progetti o delle proposte non risulti accresciuto oltre il quinto.

Parimenti deve essere sentito il parere di detti comitati quando sorga la necessità di apportare ai progetti di lavori o alle proposte di forniture mutamenti od aggiunte il cui importo ecceda il quinto dell'ammontare primitivo e, sommato con questo,

superi i limiti oltre i quali il parere è prescritto dall'articolo 9, salvo sempre i casi di assoluta urgenza.

Art. 13.

Qualora, durante il corso dei lavori, sorgano contestazioni alle quali non siano applicabili le norme del precedente articolo, spetta al direttore dei servizi ferroviari di risolverle, su ricorso dell'impresa, quando il progetto sia stato da lui approvato e l'ammontare dei maggiori compensi concessi non superi quello della somma ancora disponibile per imprevisti al momento della risoluzione.

In tutti gli altri casi, il direttore dei servizi ferroviari presenta proposte motivate al governatore il quale decide sentito il Comitato tecnico di cui all'articolo 4 e, quando sia necessario, anche il parere del Comitato amministrativo della Colonia o del Comitato superiore amministrativo.

Il governatore, quando trattasi di questioni di speciale importanza, potrà, ove lo creda opportuno, chiedere al Ministero che sia sulle medesime promosso il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Nel calcolare i limiti di cui al primo comma, si tiene conto, in caso di concessione di sovraprezzi e nuovi prezzi, dell'onere che essi importerebbero applicati non solamente alle quantità dei lavori inscritti in contabilità, ma anche a quelle da eseguire.

Le risoluzioni definitive del direttore dei servizi ferroviari e del governatore, sono comunicate con ordine di servizio all'impresa; che ha l'obbligo di darvi esecuzione salvo sempre il diritto di inscrivere le sue riserve nel registro di contabilità.

Art. 14.

Qualora circostanze speciali impediscano temporaneamente che i lavori procedano utilmente e a regola d'arte, il direttore dei servizi ferroviari può autorizzarne la sospensione.

I verbali di sospensione e quelli di ripresa dei lavori devono essere comunicati al governatore.

Il direttore dei servizi ferroviari può anche concedere proroghe al limite massimo totale di sessanta giorni. Quelle per un

periodo di tempo maggiore, sono accordate dal governatore udito, ove lo creda opportuno, il parere del Comitato tecnico di cui all'articolo 4.

Art. 15.

Entro i limiti d'importo fissati dal paragrafo *a*) dell'articolo 7, il direttore dei servizi ferroviari conferma e vista i certificati di regolare esecuzione rilasciati dai funzionari dipendenti e, qualora il governatore non creda di provvedere diversamente eseguisce i collaudi dei lavori e delle provviste, presentando, in ambedue i casi, motivate proposte sia in merito alle riserve inscritte dalle imprese nei registri di contabilità e nei conti finali, sia circa l'applicabilità o non delle clausole penali.

In tutti gli altri casi i collaudi sono eseguiti da uno o più funzionari delegati dal governatore.

Art. 16.

Alla revisione contabile delle liquidazioni finali dei lavori e delle forniture si provvede per mezzo di un funzionario espressamente designato dal direttore dei servizi ferroviari. Egli è personalmente responsabile della esattezza dei computi e deve firmare la clausola revisionale.

Art. 17.

Il governatore approva i collaudi dei lavori e delle provviste, qualunque sia l'importo e delibera sulle riserve e sull'applicabilità o non delle clausole penali udito il Comitato amministrativo della colonia quando l'ammontare delle somme da pagare o della penale da dichiarare inapplicabile o condonabile superi le L. 10,000 e quello del Comitato superiore amministrativo, nel caso in cui detto ammontare superi le L. 30,000.

il governatore, quando si tratti di lavori o questioni di speciale importanza, potrà sentire anche il parere del Comitato tecnico di cui all'art. 4 o del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Art. 18.

Al collaudo delle provviste eseguite a cura della direzione generale delle ferrovie dello Stato ai sensi dell'articolo 11, e alla risoluzione delle relative contestazioni comprese quelle concernenti l'applicabilità delle clausole penali, provvede la direzione generale medesima con le modalità in vigore per le proprie forniture.

Art. 19.

Per provvedere al pagamento degli stipendi e delle altre competenze spettanti al personale addetto alle costruzioni, nonchè al pagamento dei lavori e delle provviste, il governatore, quando lo ritenga opportuno, assegna ai sensi dell'articolo 73 del D. L. 22 agosto 1915, n. 1363, in una o più volte, un fondo al direttore dei servizi ferroviari, dal quale questi preleva, sotto la sua responsabilità, quanto gli occorre, per fare pagamenti diretti o anticipazioni a favore dei funzionari dipendenti. Il governatore provvede a reintegrare tale fondo rimborsando al direttore dei servizi ferroviari le spese sostenute in base alla presentazione dei documenti contabili giustificativi.

Art. 20.

Con decreto del ministro delle Colonie, udito il Comitato superiore amministrativo, sarà provveduto a quanto altro occorre per disciplinare la gestione tecnica ed amministrativa delle costruzioni ferroviarie.

Con le stesse forme i limiti di spesa di cui agli articoli 7, 9. 10, 12 e 15 possono essere diversamente stabiliti.

Il governatore può, con suo decreto, autorizzare il direttore dei servizi ferroviari a delegare alcune delle sue attribuzioni ad altri funzionari preposti ai servizi delle costruzioni ferroviarie.

TITOLO III.

Esercizio delle ferrovie.

Art. 21.

Le ferrovie costruite a cura dell'Amministrazione coloniale in Tripolitania e in Cirenaica sono esercitate dai governi locali per mezzo del direttore dei servizii ferroviari. A tale scopo esse sono costituite in gruppo a sè, retto da apposite norme, sia per quanto riguarda l'esercizio, sia per ciò che si riferisce alla gestione amministrativa e contabile.

Le entrate e le spese faranno parte di un bilancio e di un conto consuntivo da allegarsi a quelli di ciascuna colonia e sono soggette al controllo consuntivo della Corte dei conti.

Art. 22.

All'esercizio delle ferrovie della Tripolitania e della Cirenaica si provvede con personale dell'Amministrazione coloniale secondo i relativi ordinamenti.

Può inoltre esservi asservi assegnato personale di altre amministrazioni dello Stato secondo le norme di cui al R. D. 20 aprile 1913, n. 511 nonchè personale provvisorio assunto a contratto e personale giornaliero.

Al personale delle ferrovie dello Stato si applicano le disposizioni di cui al secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma dell'articolo 6.

Art. 23.

Il governatore, su proposta del direttore dei servizi ferroviari, autorizza, con proprio decreto, l'apertura di nuove linee o tronchi di linee, dandone comunicazione al Ministero.

Art. 24.

Il governatore ha la gestione di tutti gli affari che si riferiscono all'esercizio delle linee e rappresenta l'amministrazione di fronte ai terzi, in quanto non sia o non venga diversamente

stabilito. Egli ha per suoi organi consulenti il Comitato tecnico di cui all'art. 4 ed il Comitato amministrativo delle colonie.

Art. 25.

Ai lavori e alle provviste per l'esercizio delle ferrovie si provvede secondo le norme di cui al titolo secondo del presente ordinamento, salvo per quanto riguarda i lavori, le forniture e gli acquisti di materiali gravanti sulla parte ordinaria del bilancio, per i quali l'approvazione in linea tecnica delle relative proposte eccedenti il limite di spesa di cui all'articolo 7, lettera *a*), spetta al governatore qualunque sia l'importo.

Art. 26.

Il governatore presenta all'approvazione del Ministero delle colonie;

1° Il progetto del bilancio di previsione dell'azienda e il conto consuntivo;

2° Le proposte di maggiori assegnazioni che occorsero per esigenze straordinarie;

3° Le norme generali per l'ordinamento dei servizi e le successive modificazioni;

4° Le norme e i regolamenti relativi alla circolazione dei convogli;

5° I provvedimenti e le proposte concernenti le condizioni dei trasporti e le tariffe e le loro modificazioni;

6° Le norme per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti di servizio.

Art. 27.

Spetta al governatore:

a) approvare la ripartizione tra i vari servizi, delle somme stanziate nei singoli articoli di bilancio e delle maggiori assegnazioni successivamente decretate;

b) impegnare le spese nei limiti del bilancio approvato salvo quanto è stabilito all'articolo 28, secondo e terzo comma;

c) approvare le proposte che gli siano fatte dal direttore

dei servizi ferroviari ai sensi dell'art. 29, nonchè tutte le altre che il direttore medesimo ritenesse opportuno di sottoporgli;

d) autorizzare liti attive e approvare transazioni;

e) disporre, nei casi di urgenza, l'incominciamento dei la vori e delle forniture di materiali anche in pendenza della rego lare approvazione dei relativi contratti;

f) prendere all'occorrenza tutti i provvedimenti necessari per la continuità e la sicurezza dell'esercizio, salvo a riferirne al Ministero nei casi più gravi.

Art. 28.

Il Governatore, quando lo ritenga opportuno, può con suo decreto delegare alcune delle facoltà di cui all'articolo precedente al direttore dei servizi ferroviari.

Per il pagamento degli stipendi e delle altre competenze al personale, per l'esecuzione di piccoli lavori e per sopperire alle minute spese di esercizio, il governatore, in ogni esercizio finanziario, delega in gestione al direttore di servizi ferroviari, in una o più volte, i necessari fondi sui vari articoli di bilancio.

Il direttore dei servizi ferroviari ordina le spese nei limiti delle autorizzazioni ricevute, fermi per i lavori e le provviste i limiti di cui alla lettera *h*) dell'articolo successivo e provvede al relativo pagamento nei modi stabiliti all'articolo 39.

Art. 29.

Il direttore dei servizi ferroviari, coadiuvato dai funzionari dipendenti, provvede al regolare andamento di tutti i servizi tecnici ed amministrativi.

E' nelle sue attribuzioni:

a) di assumere in servizio, nei limiti delle autorizzazioni ricevute, e di esonerare da esso il personale a contratto e giornaliero;

b) di assegnare a tutto il personale le rispettive attribuzioni e di stabilire gli orari ed i turni di servizio;

c) di stabilire i turni delle locomotive;

d) di disporre i traslochi;

e) di provvedere alla concessione di biglietti di servizio, di

buoni bagaglio o lettere di porto in servizio, agli agenti ed alle rispettive famiglie secondo le norme vigenti;

f) di applicare provvedimenti disciplinari, nei limiti di competenza indicati nei regolamenti;

g) di autorizzare il lavoro straordinario in circostanze eccezionali di servizio nei limiti dei fondi che ha a propria disposizione;

h) di autorizzare entro il limite massimo di L. 30,000 le spese per lavori e provviste, valendosi dei fondi all'uopo delegatigli dal Governatore ai sensi dell'articolo 28, come pure di approvare le relative liquidazioni finali;

i) di eseguire in economia e a cottimo i lavori e le forniture secondo i preventivi debitamente approvati e le autorizzazioni ricevute;

l) di formare gli orari dei treni ordinari autorizzati per viaggiatori e merci, e di sottoporli all'approvazione del governatore;

m) di provvedere a tutto quanto riconosca necessario, in caso di interruzione di linee o di accidenti, per ristabilire, nel più breve termine, le comunicazioni, e per rimediare, in ordine di trasporti, alle conseguenze delle interruzioni, informando di tutto il governatore;

n) di attuare treni facoltativi e straordinari, per esigenze di servizio o dietro richiesta del governatore;

o) di autorizzare corse speciali a tariffa normale, in occasione di feste, fiere, pellegrinaggi, congressi e simili, fissando gli orari;

p) di liquidare amichevolmente vertenze commerciali ed indennizzi alle persone estranee all'amministrazione, nei limiti della somma di L. 1000;

q) condonare tasse di sosta e di magazzinaggio, per un importo non superiore alle L. 500;

r) di eseguire inchieste sui fatti avvenuti sulle linee, e di presentare le proposte al governatore per gli opportuni provvedimenti;

s) di emettere ordini di servizio e circolari d'ordine interno, affine di regolare i vari rami del servizio, trasmettendone copia al governatore;

t) di esaminare reclami, voti e proposte che possono essere fatti dal pubblico in relazione a tutti i rami del servizio;

u) di sottoporre all'approvazione del governatore:

1° Le proposte per l'amichevole risoluzione di vertenze commerciali e le liquidazioni di indennizzi alle persone estranee all'amministrazione oltre la somma di L. 1000;

2° Le proposte per il condono di tasse di sosta e di magazzinaggio quando superino le L. 500;

3° Le convenzioni per concessioni di binari di raccordo, per scambi e nolo di materiale mobile, uso di stazioni e di tronchi comuni, pedaggi e servizi cumulativi e di corrispondenza con altre ferrovie o imprese di trasporti terrestri e marittimi, nonchè quelle per abbuoni sulle tariffe, vincolate a speciali condizioni;

4° Le condizioni per servitù temporanee e le proposte per vendite e permute di relitti di terreno o altri immobili facenti parte del patrimonio ferroviario;

5° Le norme per la concessione di biglietti a prezzo ri dotto in speciali occasioni;

6° Le proposte per l'effettuazione di corse a prezzo ridotto;

7° Il numero dei treni ordinari per merci e viaggiatori da effettuarsi sulle linee;

8° Il fabbisogno annuo del personale, da adibirsi alle linee;

9° Le proposte per il conferimento di premi speciali, di gratificazioni e di sussidi al personale, nei limiti delle relative assegnazioni di bilancio.

Art. 30.

Il direttore dei servizi ferroviari:

a) risponde verso il governatore della regolarità dell'esercizio, del buon andamento tecnico ed economico di esso;

b) provvede alla tenuta dei fogli matricolari di tutto il personale dipendente;

c) provvede alla tenuta dell'inventario del materiale mobile e di esercizio, ed al riscontro delle relative consistenze;

d) provvede alla compilazione delle statistiche inerenti ai servizi da lui dipendenti e di quelle altre che venissero indicate dal governatore;

e) presenta al governatore le proposte per la compilazione del bilancio preventivo;

f) studia e propone al governatore tutto quanto può giovare al perfezionamento del servizio in genere, ed al miglioramento del servizio commerciale, sia per avviare nuove correnti di traffico, sia per facilitare speciali trasporti;

g) trasmette ogni trimestre al governatore un breve rapporto sull'andamento del servizio e rapporti speciali per fatti di particolare importanza;

h) presenta al governatore ogni mese il conto della gestione, delle entrate e delle spese, corredato dei documenti giustificativi.

Art. 31.

Il governatore tiene informato il Ministero sull'andamento dell'esercizio delle linee e gli comunica i rapporti del direttore dei servizi ferroviari di cui alla lettera *g*) del precedente articolo.

Art. 32.

Il governatore, per bisogni militari e per misura di pubblica sicurezza, può ordinare l'effettuazione di treni straordinari, disporre la completa sospensione del servizio pubblico e valersi di tutto il personale e di tutti i mezzi in possesso dell'azienda ferroviaria informandone, in questi ultimi due casi, immediatamente per telegramma il Ministero.

Art. 33.

Tutti i contratti e gli atti stipulati in Italia relativi all'esercizio delle ferrovie della Tripolitania e della Cirenaica, sono soggetti al diritto fisso stabilito per le ferrovie dello Stato in Italia ed esenti da ogni diritto proporzionale di registro.

Art. 34.

Il governatore, con suo decreto, su proposta del direttore dei servizi ferroviari, assegna all'esercizio delle ferrovie un fondo di dotazione da somministrarsi in una o più volte, a seconda dei bisogni della rete in esercizio, prelevando le occorrenti somme da quelle stanziate per le costruzioni ferroviarie. E' pure assegnata e somministrata con le stesse forme una somma da destinarsi per l'acquisto di scorte materiali ed oggetti di consumo e per le spese di carattere patrimoniale.

Art. 35.

Con speciale decreto del Ministro delle Colonie, saranno determinate le norme per la formazione dello stato di consistenza e dell'inventario delle ferrovie esistenti e delle loro dotazioni.

Art. 36.

Il bilancio dell'esercizio deve mettere in evidenza le spese e le entrate dell'esercizio stesso.

Le entrate si dividono in ordinarie e straordinarie. Si inscrivono tra le entrate ordinarie, il contributo del bilancio coloniale nelle spese ordinarie di esercizio, i prodotti del traffico, i proventi dell'uso delle proprietà immobiliari e quelli dell'uso e della vendita di materiali provenienti dall'armamento, dai rotabili e dai lavori in conto esercizio, i rimborsi e concorsi di altre amministrazioni pubbliche o di terzi nelle spese per lavori di riparazioni e ripristino, o per altre prestazioni, noli, ecc.

Si inscrivono tra le entrate straordinarie: il fondo di dotazione e gli eventuali contributi del bilancio coloniale per le spese di carattere patrimoniale, i rimborsi e concorsi di altre amministrazioni pubbliche o di terzi per lavori e provviste in aumento del patrimonio ferroviario, il ricavo della vendita di beni immobili e dei materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario.

Art 37.

Le spese si dividono anch'esse in ordinarie e straordinarie, e la loro classificazione, sino a quando non sia altrimenti provveduto, è fatta i modo analogo a quello seguito per il bilancio delle ferrovie dello Stato, ai sensi degli articoli 20 e 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429 e successive variazioni.

Art. 38.

Per la gestione del bilancio dell'esercizio delle ferrovie è istituita un' apposita contabilità speciale fra il governatore e la locale sezione di tesoreria. Alla contabilità speciale affluiscano le entrate di bilancio ordinarie e straordinarie, di cui all'art. 36.

Il governatore ordina le spese nei limiti delle assegnazioni di bilancio e provvede al relativo pagamento con ordinativi emessi sulla contabilità speciale.

Art. 39.

Per il pagamento delle spese debitamente autorizzate il governatore anticipa o mette a disposizione del direttore dei servizi ferroviari, in una o più volte, i fondi all'uopo necessari dai quali questi preleva, sotto la sua responsabiltà, quanto gli occorre per fare pagamenti diretti o anticipazioni a favore di funzionari dipendenti, salvo renderne conto al governatore mediante la presentazione delle relative contabiltà debitamente giustificate.

Art. 40.

Con speciali regolamenti da approvarsi per decreto ministeriale, udito il comitato superiore amministrativo, sarà provveduto di concerto col Tesoro a quanto occorra per ordinare la gestione amministrativa e contabile dell'esercizio delle ferrovie ed invigilarne la regolarità.

TITOLO IV.

Disposizioni generali e transitorie.

Art. 41.

I lavori per la costruzione di nuove ferrovie in Tripolitania e in Cirenaica, quelli per il completamento e la sistemazione di tronchi già costruiti ed ogni altra opera attinente alla costruzione o all'esercizio delle ferrovie stesse, sono dichiarati di pubblica utilità.

Art. 42.

Fino a che non sia in altro modo provveduto, per la gestione tecnica e amministrativa delle costruzioni ferroviarie, nonchè per tutti i servizi inerenti all'esercizio delle ferrovie s'intendono richiamati gli ordinamenti generali della Colonia e quelli speciali per detti servizi nonchè le norme di servizio ora in vigore nella Tripolitania e nella Cirenaica, in quanto siano applicabili e non contraddicano alle presenti disposizioni.

Le attribuzioni e le facoltà che, a tenore delle norme in essi stabilite, spettano al Consiglio di amministrazione delle ferrovie, dello Stato, al direttore generale ed agli organi dipendenti, si intendono demandate al ministro delle Colonie, ai governatori oppure ai direttori dei servizi ferroviari, a seconda delle rispettive competenze stabilite dalle presenti norme.

Art. 43.

In conformità alle istruzioni che verranno impartite dal Ministero delle colonie, d'accordo con lo Direzione generale delle ferrovie dello stato, si procederà alla consegna ai Governi coloniali delle linee e delle loro dipendenze, del materiale rotabil e di esercizio nonchè dei materiali diversi di approvvigionamento.

— Con le stesse forme, verranno stabilite le modalità da seguire

per la liquidazione e relativi rimborsi di tutte le pendenze che rimarranno in corso presso l'amministrazione ferroviaria in conseguenza della gestione delle ferrovie della Tripolitania e della Cirenaica da essa tenuta fino all'applicazione delle presenti norme.

Art. 44.

E' abrogata ogni disposizione contraria alle presenti norme che avranno applicazione a decorrere dal 1 luglio 1922.

Visto: d'ordine di Sua Maestà il Re:

Il ministro delle colonie

AMENDOLA.

Ordine di servizio N. 73.

Cambiamento di nome della stazione di S. Ninfa Salemi.

La stazione di *S. Ninfa Salemi,* della linea Palermo-Trapani, ha assunto la nuova denominazione di *Salemi.*

Di conseguenza, nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914), si dovrà:

— alla pagina 54, depennare il nome della stazione di S. Ninfa Salemi con le relative indicazioni;

— alla pagine 55, inscrivere tra le stazioni di Sale Langhe e Salerno il nome della stazione di *Salemi* con le indicazioni esistenti per la stazione di *S. Ninfa Salemi*;

e nella parte II del Prontuario stesso (edizione 1° marzo 1922) alle pagine 50 (tabella 175) e 66, si dovrà modificare *S. Ninfa Salemi* in *Salemi.*

Conforme modificazione dovrà apportarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Per *il Direttore Generale*
A. ALESSANDRI.

SENTENZA

Opere ferroviarie provvisorie - Danni - Sopravvento di forza maggiore - Irrisarcibilità.

La distinzione delle opere ferroviarie in definitive e provvisorie ai fini della insindacabilità o meno di esse in sede giudiziaria, è priva di ogni fondamento perchè non sorretta da alcun testo preciso di legge e perchè le opere provvisorie costituiscono un coefficiente indispensabile per l'impianto di quelle stabili, ragione per cui debbono essere regolate alla stessa stregua.

Dovendosi pertanto, anche nel caso di danni, attribuiti ad opere provvisorie, fondare la responsabilità dell'amministrazione sull'art. 46 *della legge* 25 *giugno* 1865, *n.* 2359, *occorre — perchè i danni medesimi siano risarcibili — che essi risultino come conseguenza specifica, diretta ed esclusiva delle opere surriferite e non ripetano la loro origine da altre causali senza delle quali non si sarebbero verificati o non avrebbero raggiunto le proporzioni in cui si manifestarono* (1).

TRIBUNALE SUPERIORE DELLE ACQUE PUBBLICHE. — Sentenza 7 giugno, 6 luglio 1922 (*Pres.* Mendaia; *est.* Fazioli) - Ferrovie Stato *appellanti* contro Ditta Gualco.

Omissis.... Considerato che evidentemente erroneo è il concetto fondamentale posto dalla sentenza impugnata a base della sua decisione, che la responsabilità dell'Amministrazione ferroviaria nella costruzione del ponte provvisorio sul torrente Quiliano, o nella conservazione del medesimo per più o meno lungo tempo,

(1) Conformi sentenze delle Sezioni Unite della Cassazione di Roma 23 marzo 1921, ferrovie dello Stato contro Calvi nel Bollettino 1921, IV, 53; e 22 febbraio 1922, ferrovie dello Stato contro R ore-Ravazzi nel Bollettino 1922, IV, 51.

potesse farsi derivare da una ragione di colpa aquiliana, mentre in materia di costruzione di opere pubbliche è sottratto all'autorità giudiziaria ogni sindacato sui poteri della Amministrazione, che mettono capo alla deliberazione delle opere stesse e al modo come debbono essere costruite, ed alla loro rispondenza con le regole dell'arte e della scienza, e le è solo riservato di decidere se sussistano danni permanenti, dipendenti da perdita o diminuzione di un diritto, che indipendentemente da fatto od omissioni colpose, possano essere posti in relazione di causalità con le opere pubbliche, in applicazione, e in analogia di quanto è disposto dall'articolo 46 della legge 25 giugno 1865, n. 2248 sulle espropriazioni per pubblica utilità.

Non è possibile sfuggire all'applicazione di tale norma direttiva col sostenere, come fa la Ditta Gualco, che occorra distinguere fra le opere definitive e quelle provvisorie come la passerella o ponte in legno in quistione, perchè la distinzione è arbitraria, non potendo essere sorretta da alcun testo preciso di legge; e perchè le opere provvisorie costituiscono un coefficiente indispensabile per la costruzione di quelle principali e devono essere regolate alla stessa stregua; nè del resto sarebbe possibile, senza invadere il campo discrezionale della pubblica Amministrazione ,che l'Autorità ordinaria si arrogasse il còmpito di decidere quando sia giunta la necessità ed opportunità tecnica ed amministrativa di sopprimere modificare tali opere provvisorie in relazione alle esigenze, alle quali servivano o erano destinate a concorrere.

Poichè pertanto si deduce dalle Ferrovie che la passarella venne costruita nell'aprile 1918 a monte del ponte di ferro della linea Ventimiglia-Savona per completare il rilevato della linea Savona-S. Giuseppe, come non si può addebitare a colpa dell'Amministrazione la relativa costruzione, così non si può del pari parlare di colpa per avere mantenuto tale ponte fino al 13 giugno 1920, quando venne travolto dalla piena del Quiliano, che ha dato origine alla presente causa. Deve anzi notarsi al riguardo che, secondo la Amministrazione, non era affatto venuto meno lo scopo che aveva consigliato l'impianto della passerella, nè il fatto di non avere proceduto dopo la piena alla relativa ricostruzione può allegarsi a prova della cessazione di tale scopo, una volta che l'Amministrazione lo impugna, nè sarebbe lecito al Collegio un controllo sui

provvedimenti amministrativi destinati a rendere più o meno sollecita la costruzione e perfezione di una opera pubblica.

Nei limiti poi dell'art. 46 della legge di espropriazione occorre che la relazione di causalità fra il danno e l'opera sia specifica, diretta ed esclusiva dell'opera stessa, nè ciò può affermarsi quando il danno si potè verificare solo per altre causali autonome ed indi pendenti da essa, e specialmente quando venne causato da fenomeni naturali straordinari, che investirono anche i fondi estranei alla influenza dell'opera pubblica, e quindi rappresentano casi di forza maggiore, disastri di comune pericolo, in cui sarebbe vano andare in traccia di una responsabilità qualsiasi di privato o di enti pubblici, anche sotto l'aspetto di un preteso aggravamento, che l'opera pubblica con la sua presenza avrebbe importate sulle conseguenze dannose della semplice forza maggiore, in quanto l'opera deve provvedere a fatti ed esigenze normali, e non è presumibile che essa possa eliminare i pericoli e i danni di forza maggiore, non previsti nè prevedibili.

La Ditta ha infatti sempre sostenuto, anche in base alla relazione dell'ing. Sugliani, che nelle prime ore del pomeriggio del 13 giugno 1920 le pioggie caddero abbondanti, specialmente nella parte alta delle valli dei torrenti Quiliano, Quarzolo e Lo timbro, e che quindi ingrossarono repentinamente e notevolmente i torrenti stessi, precipitando con violenza la massa delle loro acque al mare; trasportando con sè una quantità di legname (tronchi, alberi, travi, ecc.), divelti dai terreni laterali, tra i quali due travi lunghi m. 6 × 0,30 × 0,15; devastando e riempiendo di fango e di sabbia i detti terreni; abbattendo muri di cinta e la stessa passerella in quistione, la quale potè funzionare da diga solo perchè si appoggiò al vicino ponte della linea ferroviaria.

Ora tali manifestazioni corrispondono a quelle di un vero nubifragio verificatosi nel territorio, ove lo stabilimento Gualco era situato, quando si tengono presenti specialmente gli elementi della brevità del tempo, e della violenza ed entità dei suoi effetti, e ciò basta a ritenere la domanda infondata, secondo la versione stessa della Ditta, anche senza andare alla ricerca dell'attendibilità o meno delle altre versioni affermate dalle Ferrovie, che lo stabilimento Gualco sarebbe stato invaso dalle acque pluviali e non da quelle del torrente, e che altra passerella, a monte di quella in quistione

sia stata travolta dalla piena e abbia con quest'ultima formata la diga lamentata dalla attrice. Con tali versioni infatti non si nega la esistenza della forza maggiore, ma si vuole dimostrare come essa, pure essendosi verificata, si sia fisicamente svolta in modo diverso da quello indicato dalla Ditta Gualco, e pertanto è evidente che la prova su tali deduzioni diventi frustraneo, quando essa non può servire ad ottenere un risultato diverso o maggiore da quello che emerge dalla stessa domanda senza bisogno di ulteriori elementi giustificativi.

Rimangono quindi assorbite anche tutte le altre eccezioni sollevate dalle Ferrovie contro la legalità dagli elementi raccolti con l'accesso e la perizia Sugliani in relazione all'art. 51 P. C.

Considerato che la parte soccombente è tenuta alle spese ed onorari del giudizio.

Per questi motivi: il Tribunale superiore delle acque pubbliche, accoglie l'appello.

ANNO XV - N. 38

21 SETTEMBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(1433) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

R. Decreto 29 *agosto* 1922, *n.* 1242, *relativo al trasporto in ferrovia di damigiane e bottiglioni contenenti liquidi* (1).

VITTORIO EMANUELE III.

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Viste le condizioni e tariffe per i trasporti delle cose sulle ferrovie dello Stato, approvate col R. decreto 12 novembre 1921, numero 1585;

Visto il R. decreto 16 febbraio 1922, n. 204;

Visto l'art. 4 delle norme approvate col decreto Luogotenenziale 12 settembre 1915, n. 1888;

Udito il Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato pei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo;

Art. 1.

Nel volume II (nomenclatura e classificazione delle cose) delle condizioni e tariffe per i trasporti delle cose approvate con R. decreto 12 novembre 1921, n. 1585, l'avvertenza n. 10 che figura a pagine 3 resta annullata e sostituita dalla seguente:

« 10. Le damigiane ed i bottiglioni contenenti liquidi devono essere condizionati come appresso:

« I recipienti di vetro devono essere completamente protetti da speciali rivestimenti rigidi od elastici, di metallo o di altra materia con rinforzi o sostegni di legno o di metallo, con coperchio pure di metallo, e devono essere ben condizionati ed imballati in tali rivestimenti con imbottitura soffice e resistente.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 18 settembre 1922, n. 220.

« Limitatamente alle spedizioni in piccole partite, il diametro della circonferenza massima del rivestimento non deve superare quello del fondo di oltre il 25 %, e la distanza dal piano di base alla detta circonferenza massima non deve essere superiore allo stesso diametro del fondo.

Se le damigiane ed i bottiglioni non rispondono alle suaccennate condizioni, il trasporto può essere ugualmente eseguito, ma, in caso di avarie, le indennità che fossero dovute a norma delle condizioni pei trasporti (vol. I) sono ridotte del 50 % ».

Art. 2.

Il provvedimento di cui al presente articolo andrà in vigore il 1° marzo 1923, continuando sino al 28 febbraio 1923 ad avere vigore la sospensione di cui al R. decreto 16 febbraio 1922, n. 204.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 29 agosto 1922.

VITTORIO EMANUELE.

RICCIO.

Visto, *il guardasigilli*: ALESSIO.

COMUNICATI

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI o LICENZIATI
perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
SUFFIENTINI GIACOMO (133811) TERRET Domenico (136356)	Capo squadra manovratori Manovratore	Condannati ad otto mesi di reclusione, per correità in furto di fiaschi di vino, commesso il 18 luglio 1921 alla stazione di Piacenza. (Sentenza 18 gennaio 1922 della Corte d'Appello di Parma).
CERTINI Basilio (139466)	Manovale	Condannato a due mesi e quindici giorni di reclusione, per concorso in furto di vino, avvenuto il 6 maggio 1921 allo Scalo di Milano Sempione. (Sentenza 14 novembre 1921 della Corte d'Appello di Milano).
SCALA Angelo (82077)	Operaio di 1ª classe	Condannato a quattro mesi e venti giorni di reclusione, per furto di carbone, piombo ed olio di cotone, commesso al Deposito Locomotive di Rivarolo Ligure, in più riprese immediatamente anteriori al 19 aprile 1922. Sentenza 23 maggio 1922 del Tribunale di Genova).
ARTUSO Lorenzo (215078)	Manovale in prova	Condannato a sei mesi di reclusione per furto di vino, commesso il 10 gennaio 1921 nella stazione di Reggio Calabria. (Sentenza 3 marzo 1921 del Tribunale di Reggio Calabria).
FIORAVANZO Oreste (213367), DE GINO Albino	Assist. sale in prova Manovale avventizio	Condannati: il Fioravanzo a tre mesi e dieci giorni di reclusione ed il De Gino a quattro mesi di reclusione, per correità fra loro in furto qualificato di due cappelli, commesso il 26 novembre 1921 allo Scalo ferroviario di Verona P. N. (Sentenza 27 dicembre 1921 del Tribunale di Verona).
MOSTACCI Salvatore (156391) TIZZANI Luigi (174700) D'ANGELO Michele (122041) GIANFERMO Eleuterio (69397)	Frenatore Frenatore Manovale Guardiano	Condannati a quattro anni ed otto mesi di reclusione per furto qualificato di merci diverse, commesso nell'anno 1919, lungo la linea Roma-Napoli, mediante spiombatura di carri. (Sentenza 9 aprile 1921 della Corte d'Appello di Napoli).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
LOCOROTONDO Cosimo (159145)	Deviatore	Condannato a quattro mesi di reclusione, per tentato furto di vino, commesso il 25 aprile 1920 alla stazione Messina Centrale. (Sentenza 28 maggio 1921 del Tribunale di Messina).
GIANCARDI Giuseppe (209499)	Manovale in prova	Condannato a nove mesi di reclusione per furto qualificato di due sveglie e dodici forchette di alpacca, commesso il 29 dicembre 1921 allo Scalo di Genova Piazza Dinegro. (Sentenza 21 marzo 1922 della Corte d'Appello di Genova).
BALLATORE Pietro (223549)	Manovale in prova	Condannato a sei mesi di reclusione, per furto aggravato su oggetti di trasporto, commesso in Trapani la notte dal 18 al 19 giugno 1921, in danno di Valenti Nicolò. (Sentenza 29 ottobre 1921 della Corte d'Appello di Palermo).
BALOCCO Pietro (113138)	Sottocapo	Condannato all'ergastolo, alla interdizione perpetua dai pubblici uffici e ad altre pene accessorie, per omicidio premeditato in persona di Don Guglielmo Gnavi e rapina, reati commessi il 13 marzo 1918 in Torino. (Sentenza 15 aprile 1921 della Corte di Assise di Torino).
TRIPPI Ferdinando (27955)	Manovale	Condennato a cinque mesi e dodici giorni di reclusione ed a L. 40 di multa, per appropriazione indebita di kg. 3 di olio da lumi di proprietà della Amministrazione ferroviaria, nonchè per omessa denuncia di pugnale: reati commessi il 14 aprile 1921 in Arezzo. (Sentenza 13 maggio 1921 del Tribunale di Arezzo).

III Concorso Internazionale di Telegrafia pratica
svoltosi a Berlino.

Si porta a conoscenza del personale, il risultato definitivo della Gara Morse al 3° Concorso Internazionale di Telegrafia pratica tenutosi a Berlino nell'Agosto 1922.

Elenco dei premiati.

Classifica	NOME	Nazione a cui appartiene	Punti netti riportati
1°	SCHINETTI Virginio	Italia – Ferrovie . . .	4317
2°	EICHHOLZ	Germania	4061
3°	PAOLUCCI cav. Terenzio . .	Italia – Ferrovie . . .	4032, 5
4°	D'AGOSTINO Giuseppe . . .	Italia – Telegrafi . . .	4030
5°	TRONCI Augusto	Italia – Ferrovie . . .	4020
6°	FANFANI Mario.	Italia – Ferrovie . . .	3998
7°	WOETTKI.	Germania	3978, 5
8°	JIMENEZY Canito José . . .	Spagna.	3938
9°	PASEWALDT	Germania	3905
10°	van BECKUM	Olanda.	3758
11°	SONNTAG	Germania	3751
12°	ERICHSEN	Germania	3736
13°	ESTAN Y TROS DE HARDUYA MANUEL	Spagna.	3735
14°	MALASOMA Gino	Italia – Telegrafi . . .	3693
15°	KIEFT Willem	Olanda.	3678
16°	TATTOLI Bernardino	Italia – Telegrafi . . .	3669
17°	Joö Jean.	Ungheria.	3657

Come appare dal prospetto, i telegrafisti delle Ferrovie dello Stato, che concorsero in numero di sei, riuscirono a conquistare oltre il primo premio, il terzo, il quinto ed il sesto e permisero con

tale risultato che all'Italia potesse essere assegnato il 2° premio di rappresentanza delle Nazioni.

Inoltre al Signor Schinetti Virginio fu aggiudicato il premio speciale offerto dall'amministrazione delle Ferrovie tedesche al primo ferroviere vincitore nella Gara Morse.

Quest'amministrazione esprime il proprio compiacimento per il lusinghiero risultato ottenuto e si augura che ciò valga di sprone ai propri agenti per migliorare sempre più la cultura professionale.

Ordine di servizio N. 74.

Abilitazione di servizio della stazione di Rivalta Scrivia.

(Vedi ordine di servizio n. 1 1922).

La *Società Anonima Fabbricazione Esplosivi* è subentrata alla *Ditta Ferretti, Vedani, Bonissone e C.* nella concessione del raccordo con la stazione di Rivalta Scrivia.

Di conseguenze, nel « Prontuario Generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato - edizione giugno 1914 » in calce alla pag. 49, alla nota (17), devesi depennare l'indicazione della *Ditta Ferretti, Vedani, Bonissone e C.* e sostituirvi quella della *Società Anonima Fabbricazione Esplosivi.*

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 9 *e* 22.

Circolare N. 38.

Attuazione del procedimento di ingiunzione.

Colla recente attuazione delle norme per il procedimento di ingiunzione, approvate con R. D. n. 1036 del 24 luglio 1922, può verificarsi il caso che vengano notificate all'amministrazione, in per-

---

sona dei Capi Compartimento o dei Capi Stazione o capi gestione, dei decreti di ingiunzione di pagamento originati da vertenze per trasporti o da pretese di credito di altra natura.

Poichè il termine per fare opposizione ai detti decreti è brevissimo e può anche essere ridotto a soli cinque giorni, si rende assolutamente indispensabile che essi pervengano senza alcun ritardo agli Uffici Legali od alle Divisioni Movimento e Traffico, cui spetterebbe di provvedere, nelle rispettive competenze, alla eventuale opposizione, senza di che tali decreti diverrebbero senz'altro esecutivi contro l'Amministrazione.

Si ricorda pertanto ai Capi Compartimento ed ai Capi Stazione nonchè, per effetto dell'art. 63 § 2 delle nuove Condizioni e Tariffe, ai Capi Gestione, quanto è disposto dagli art. 16 dell'Ordine Generale 12-1920 e 7 dell'Ordine Generale 16-1920 (1) e si raccomanda vivamente la esatta osservanza della prescrizione nei medesimi contenuta di trasmettere all'Ufficio Legale ed alla Divisione Movimento e Traffico competente, secondo i casi, *senza indugio* gli atti legali loro notificati.

Per meglio assicurare poi la massima sollecitudine dei provvedimenti relativi ai decreti di ingiunzione di pagamento si prescrive che i funzionari od agenti cui tali atti fossero notificati abbiano ad effettuarne la trasmissione agli Uffici Legali od alle Divisioni Movimento e Traffico competenti lo stesso giorno in cui ebbe luogo la notificazione, non ammettendosi alcun ritardo per qualsivoglia motivo, anche di ricerca dei precedenti amministrativi che possano essere in relazione coi detti atti e che potranno essere rintracciati in prosieguo, dopo che dagli Uffici Legali o dalle Divisioni Movimento e Traffico saranno stati presi i provvedimenti cautelativi opportuni.

Per *il Direttore Generale*
A. ALESSANDRI.

(1) Pubblicati a pag. 611 e 885 del Bollettino ufficiale, 1920-II.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc., all'indirizzo che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV – N. 39

28 SETTEMBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1525) Roma, 1922-23 — Stabilimento Tipografico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO-LEGGE 16 *agosto* 1922, *n.* 1257, *concernente la proroga del termine, entro il quale i distributori di energia elettrica possono esigere dai propri utenti un sopraprezzo per il maggiore costo del combustibile* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il R. decreto-legge 31 ottobre 1919, n. 2264;
Visto il R. decreto-legge 8 ottobre 1920, n. 1605;
Visto il R. decreto-legge 9 dicembre 1920, n. 1847;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per l'industria e il commercio, di concerto con i ministri segretari di Stato per i lavori pubblici, per l'interno, per la giustizia e gli affari di culto e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' prorogato al 31 ottobre 1922, con effetto dal 1° luglio 1922, il termine entro il quale il distributore di energia elettrica può a norma dell'art. 12 del Regio decreto-legge 31 ottobre 1919, numero 2264, e del successivo Regio decreto-legge 9 dicembre 1920, n. 1847, continuare ad esigere dai propri utenti il compenso supplementare o sopraprezzo, che lo indennizzi del maggior costo del combustibile.

Il presente decreto entrerà in vigore dal giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 settembre 1922, n. 226.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 16 agosto 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — ROSSI — RICCIO — TADDEI — ALESSIO — PARATORE.

Visto, *Il guardasigilli*: ALESSIO.

DECRETO MINISTERIALE 11 *settembre* 1922, *relativo alla nomina di un membro del Consiglio generale del traffico.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PEI LAVORI PUBBLICI

Visti gli articoli 63, lettera *i)* e 64 della legge n. 429 del 7 luglio 1907 e l'articolo 1 del Regio decreto n. 728 del 28 giugno 1912;

Visti gli articoli da 9 a 11, 13 e 16 del Regolamento del Consiglio generale e delle Commissioni locali del traffico, approvato col Regio decreto n. 707 del 22 giugno 1913;

Visto il risultato delle elezioni indette dal Ministero per l'agricoltura con circolare n. 13515 del 6 luglio 1922;

DECRETA:

Il prof. Enrico FILENI, direttore dell'Unione delle Cattedre ambulanti d'agricoltura italiane, è nominato membro del Consiglio generale del Traffico, quale uno dei due delegati delle Associazioni agrarie del Regno, in sostituzione del defunto prof. Luigi Amilcare FRACCHIA.

Roma, addì 11 settembre 1922.

Il Ministro: RICCIO.

Ordine di servizio N. 75.

Circolazione carro Pvz 950800 |P| speciale per trasporto veicoli e locomotive a scartamento ridotto.

E' stato inscritto nel parco veicoli F. S. colla marca Pvz, e col numero 950800, un carro a piano di carico ribassato di proprietà della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, da servire specialmente pel trasporto di veicoli e locomotive a scartamento ridotto.

Tale carro è costituito da due carrelli a due sale; ciascun carrello è munito ad una testata dei consueti apparecchi di attacco e repulsione; i due carrelli sono riuniti da una intelaiatura di forma speciale poggiante sui perni dei carrelli stessi. L'intelaiatura ha fra i longheroni il piano di carico e porta sul piano stesso due rotaie, poste alla distanza di m. 0,95 e sopraelevate dal piano del binario di m. 0,50.

Le dimensioni principali del carro sono le seguenti:

Distanza fra i perni dei carrelli	m.	11 —
Distanza fra le sale di ogni carrello	»	1,650
Lungh. totale del carro, compresi i respingenti	»	15,620
Larghezza dell'intelaiatura al centro	»	3 —
Larghezza dell'intelaiatura in corrispondenza ai perni dei carrelli	»	3,050
Distanza interna fra i longheroni	»	2,640
Lunghezza utile del piano ribassato	»	8 —
La tara è di tonn.		19 circa

Il carro è munito di freno a mano agente sulle due sale di un solo carrello, a mezzo di uno zoccolo per ruota.

E' assegnato alla 4ª categoria di velocità.

La portata normale è di tonn. 35, rispetto alla quale è ammessa la solita tolleranza del 5 %.

Il carico può raggiungere la portata massima del carro solo a condizioni che interessi almeno le 8 traverse centrali.

Se interessa un numero minore di traverse non deve superare le 30 tonn., senza oltrepassare però il peso di 8 tonn. per ciascuna traversa.

Qualunque sia l'entità del carico effettuato sul carro, esso deve gravare egualmente su ciascun carrello. Qualora ciò non fosse possibile, si dovrà ritenere agli effetti della circolazione, e non nei riguardi della tassazione del trasporto, come carico del carro il doppio del peso della parte di carico che è sostenuto dal carrello più gravato.

Il carro tanto carico quanto vuoto deve viaggiare coll'osservanza delle norme che regolano l'inoltro dei trasporti su *carri congiunti non uniti dagli ordinari apparecchi di attacco,* eccezion fatta per il limite di velocità che può invece raggiungere 60 Km. all'ora, sempre quando le condizioni del carico o quelle di circolazione del treno non richiedano che sia prescritta una velocità minore. Devono osservarsi in special modo la prescrizione di ubicare il carro in coda ai treni ed il divieto di rinforzo in coda ai treni medesimi.

Oltre le solite iscrizioni il carro porta sulle fiancate anche la iscrizione seguente:

« *Deve circolare secondo le norme dell' Ordine di Servizio* N. 75, 1922 ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 11, 18, 19, 20, 21, 41, 42, 44 *e* 45.

Ordine di srvizio N. 76.

Servizio dei biglietti combinabili internazionali.

Col 1° ottobre p. v. entrerà in vigore un supplemento alla nomenclatura alfabetica e numerica - fascicoli II e III - della tariffa dei biglietti combinabili internazionali di cui è cenno nell'Ordine di Servizio n. 28 del 27 aprile u. s.

Nell'art. 5 dell'Istruzione, allegata al detto Ordine di Servizio, nell'elenco degli Uffici incaricati della preparazione di tali biglietti si dovranno aggiungere i seguenti uffici:

a Genova — Ufficio di viaggi e turismo (E. N. I. T.) Via XX Settembre, 237 rosso;

a Palermo — Ufficio di viaggi e turismo (E. N. I. T.) Via Roma, 98;

a Torino — Ufficio di viaggi e turismo (E. N. I. T) Via Barbaroux, 2 (angolo Piazza Castello);

e l'elenco delle stazioni abilitate all'accettazione delle domande dei biglietti, suddivise in gruppi a seconda degli Uffici ai quali dovranno inviare le domande che verranno loro presentate, dovrà essere sostituite dal seguente:

Ufficio di viaggio e turismo (E. N. I. T.) Torino

Alba
Alessandria
Aosta
Asti
Bra
Canelli
Casale Monferrato
Chivasso
Cuneo
Ivrea
Mondovì
Novara
Pinerolo
Saluzzo
Savigliano
Santhià
Susa
Torino P. N.
Varallo Sesia
Vercelli

Ufficio di viaggio e turismo (E. N. I. T.) Milano.

Arona
Bergamo
Brescia
Chiasso
Como S. G.
Cremona
Domodossola
Lecco
Luino
Milano C.
Monza
Parma
Pavia
Piacenza
Reggio Emilia
Sondrio
Stresa
Tortona
Voghera

Ufficio di viaggio e turismo (E. N. I. T.) Venezia.

Belluno
Bolzano
Ferrara
Fiume
Gorizia M.
Mantova
Merano
Padova
Pola
Rovereto.
Rovigo
Trento
Treviso
Trieste
Udine
Venezia
Verona P. V.
Vicenza

Ufficio di viaggi e turismo (E. N. I. T) Genova.

Alassio
Acqui
Bordighera
Genova P. P.
Nervi
Novi
Porto Maurizio
Rapallo
S. Remo
Savona
Spezia
Ventimiglia

Ufficio di viaggi e turismo (E. N. I. T.) Firenze.

Arezzo
Bagni di Montecatini
Bologna
Carrara
Faenza
Firenze S. M. N
Forlì
Livorno C.
Lucca
Massa
Modena
Pisa
Pistoia
Ravenna
Rimini
Siena
Viareggio

Agenzia Th. Cook & Son - Roma.

Ancona
Aquila
Ascoli Piceno
Cagliari
Chieti
Chiusi
Civitavecchia
Foligno
Grosseto
Perugia
Pesaro
Pescara
Roma Termini
Sassari
Sulmona
Terni

Agenzia Chiari & Sommariva - Roma.

Avellino
Bari
Benevento
Brindisi
Campobasso
Caserta
Catanzaro
Cosenza
Foggia
Lecce
Napoli
Potenza Inferiore
Reggio Calabria
Salerno
Taranto
Villa S. Giovanni

Ufficio di viaggi e turismo (E. N. I. T.) Palermo.

Caltanisetta
Catania C.
Giardini Taormina
Messina
Palermo
Siracusa
Trapani.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 14, 15 e 16.

Circolare N. 39.

Illuminazione elettrica dei veicoli in composizione ai treni merci raccoglitori a G. V.

1. — Prossimamente i treni merci raccoglitori a G. V. circolanti su principali linee della rete, composti con bagagliai D. I. e carri F. I. fra loro intercomunicanti, verranno illuminati elettricamente, a mezzo di appositi apparecchi.

2. — Il quantitativo dei carri già adattati, permette per ora di attivare l'illuminazione elettrica sui treni merci suddetti della linea Torino-Milano-Venezia.

3. — Le batterie di accumulatori per l'illuminazione vanno immesse nelle due casse di contegno del bagagliaio, nel quantitativo di quattro (due coppie).

4. — La continuità del circuito d'illuminazione si ottiene tra il bagagliaio ed i carri, mediante cordoni flessibili provvisti di apposite spine applicabili a dei bocchettoni di presa, situati sulle testate dei veicoli (in alto) entro il mantice dell'intercomunicazione.

5. — I bagagliai D. I. sono muniti di quattro lampadine da 10 candele con riflettore di tipo normale ed i carri F. I. di due sole lampadine protette, con riflettore di tipo speciale.

6. — Ogni bagagliaio ed ogni carro è munito di valvole fusibili proprie mentre l'interruttore della luce trovasi soltanto nel bagagliaio.

7. — Composto il treno merci raccoglitore a G. V. col bagagliaio (provvisto delle relative quattro batterie) e i carri F. I. in un sol gruppo verranno applicati ai bocchettoni i cordoni flessibili uno per veicolo, dopo di che, manovrando l'interruttore nel bagagliaio si otterrà l'illuminazione completa di detti veicoli.

8. — L'applicazione dei cordoni flessibili ai bocchettoni di presa della corrente, nonchè la loro eventuale rimozione dovrà essere

fatta dal personale del Riparto tecnico del Movimento nelle Stazioni, ove esiste officina di carica o posto di rifornimento accumulatori; dal personale di scorta al treno nelle altre stazioni.

9. — La fornitura degli accumulatori e l'eventuale ricambio di essi verranno disciplinati con disposizioni dalle singole Divisioni del Movimento e Traffico.

Nel caso che la luce venisse a mancare durante il viaggio, il conduttore capo avviserà la prima stazione di fermata ,che a sua volta telegraferà alla prossima Officina di carica o posto di rifornimento accumulatori, per i provvedimenti di competenza.

10. — Le Divisioni di Movimento determineranno, per ciascun treno, il quantitativo dei cordoni flessibili occorrenti, tenendo conto degli itinerari con carri intercomunicanti in partenza e di quelli che, secondo il programma, debbono entrare od uscire di composizione lungo il percorso fra le due consecutive stazioni, ove ha sede il personale tecnico del Movimento incaricato di regolare il servizio di tale attrezzo. Le Divisioni del Movimento stabiliranno pure un certo quantitativo di cordoni flessibili da costituire di scorta per ciascun treno per eventuali bisogni.

11. — Per ogni veicolo tolto dalla composizione del treno raccoglitore per qualsiasi motivo (sia perchè il veicolo è giunto a destino, sia perchè il veicolo deve proseguire su linea diversa da quella sulla quale è stabilita l'illuminazione elettrica, sia per altre ragioni) dovrà essere ritirato il relativo cordone flessibile a cura del suindicato personale tecnico e, nelle stazioni ove questo manchi, a cura delle stazioni stesse, che ne eseguiranno la riconsegna al conduttore capo in bagagliaio.

12. — La quantità dei cordoni flessibili consegnati e ritirati dovrà essere annotata al quadro *C* del foglio veicoli mod. M. 16 od M. 17, adattando opportunamente una delle colonne dello stampato con l'indicazione « Cordoni flessibili » e pertanto, per tutto quanto si riferisce alle scritturazioni da praticarsi ed alle responsabilità inerenti alla mancanza di tali attrezzi, si applicheranno le disposizioni di cui all'art. 99 delle « Norme per la compilazione dei documenti di scorta ai treni » edizione gennaio 1921.

13. — A tutti gli agenti ferroviari è fatto obbligo di ritirare i cordoni flessibili eventualmente abbandonati sui piazzali o sui veicoli e di consegnarli all'Officina di carica o posto di rifornimento accumulatori se esistono sul luogo, ed in caso contrario, al Capo Stazione, il quale provvederà perchè siano spediti all'Officina di carica o posto di rifornimento accumulatori più vicino.

14. — Ciascuna Officina di carica, o posto di rifornimento accumulatori, provvista di scorta di cordoni flessibili, terrà nota delle variazioni nella scorta medesima, provvedendo alla riparazone dei cordoni eventualmente guasti.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 9 e 12.

Circolare N. 40.

1ª Appendice all'elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri privati inscritti nel Parco F. S. (edizione 1922).

In relazione alla circolare n. 27-1922 si rende noto alle stazioni della Rete e agli Uffici che ebbero in distribuzione l'elenco alfabetico delle Ditte proprietarie di carri inscritti nel parco veicoli delle FF. SS. al 28 febbraio 1922 che detto elenco è da aggiornarsi al 30 giugno 1922 delle seguenti nuove Ditte, alle quali vennero riservati i numeri di servizio a fianco indicati:

DITTE PROPRIETARIE	INDIRIZZO	Numeri di servizio riservati ai carri delle Ditte	
		da	a
Barberi Enrico & Figlio . .	Castelletto Ticino (Novara)	969800	969999
Birrificio Spluga Soc. Anonima	Chiavenna	964800	964999
Bobba Ettore	Gravellone di Pavia .	971800	971999
Calderoni & Zucchi	Roma - Via Urbino, 20	981800	981999
Cappelli Pietro	Presso il sig. Paolo Govoni - Via Pietramella, 49 - Bologna	978800	978999
Guizzardi Pietro & F.lli . .	Romano di Lombardia Via Bergamo, 9	980800	980999
Laurora Biagio & Figlio . .	Domodossola	977800	977999
Lazzari Antonio	Varese	970800	970999
Longoni P. & C.	Milano - Via Principe Umberto	965800	965999
Macchi Giovanni	Busto Arsizio	966800	966999
Marra Piero	Busto Arsizio.	961800	961999
Margilio Nicola.	Squinzano	975800	975999
Petrolifera (La) Italo Rumena Soc. An.	Milano	996500	996799
Rudelli Leonardo.	Lodi - Via Trento e Trieste, 7	962800	962999
Sommariva (F.lli) fu G di Sommariva & Manzoni	Milano - Via Tagliamento, 11	910800	910999
Società Italiana Commercio Uve, Vini - Anonima	Virle Treponti (Brescia)	929800	929999

Sono poi da cancellarsi le seguenti Ditte le quali hanno radiato i propri carri dal parco F. S.

Carmelo Bellini — Milano Via Lanzone, 5.

Rosolino Zaccherini — Castelbolognese.

L'indirizzo della Ditta Savino Lomanto è da rettificarsi come segue: Milano, Corso Garibaldi, n. 55 (Casella postale 63).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 18, 19, 20, 21, 22, 40, 41, 42, 43, 44 e 45.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Con decreto 5 maggio u. s. n. 20618 del Ministero per le terre liberate (Commissariato riparazioni danni di guerra di Treviso) è stata esclusa dal fare offerte per tutti i contratti con le pubbliche Amministrazioni, la Ditta Piovesana Sigismondo di Leopoldo, imprenditrice di lavori, residente a Conegliano, per il periodo dal 1° maggio 1922 al 30 aprile 1923.

Per *il Direttore Generale*
A. ALESSANDRI.

SENTENZA

Personale - Lesioni riportate dall'impiegato ferroviario nell'esercizio delle sue funzioni - Rigetto in sede penale per motivi di merito della domanda di indennizzo della parte civile - Effetti - Pensione privilegiata — Decreto Luogotenenziale 21 ottobre 1915 n. 1558.

Il provvedimento con il quale il magistrato penale rigetta per motivi di merito la domanda di indennizzo proposta dalla parte civile, non può essere destinato per volontà del giudicante a produrre i suoi effetti soltanto in sede penale, ma spiega necessariamente la propria efficacia di cosa giudicata anche in sede civile, come se in questa fosse stato pronunziato.

Qualsiasi diritto dell'impiegato ferroviario che abbia riportato lesioni nell'esercizio od in occasione delle sue funzioni, è regolato con le disposizioni sulle pensioni ferroviarie.

CASSAZIONE DI ROMA, Sezioni Unite - Sentenza 5 luglio 1922 (*Pres.*: Mortara; *est.*: Marracino; *P. M.*: Santoro) — Ferrovie dello Stato contro Pellegrino.

IN DIRITTO

Osserva in via preliminare che i due ricorsi possono essere riuniti ed insieme esaminati e decisi con una sola sentenza, ma per ragioni di ordine logico giuridico va, sovra d'ogni altro, esaminato il ricorso dell'Amministrazione.

Osserva che innestata al procedimento penale l'azione civile per risarcimento di danni, il danneggiato, costituitosi parte civile diventa attore in confronto dell'imputato e di chi sia chiamato a rispondere civilmente: la sentenza pronunciata dal giudice penale, in quanto provveda ai danni, produce anche effetti patri-

moniali, come se fosse stata pronunciata in un giudizio civile, e la domanda di risarcimento non può più essere riproposta in separata sede, se sia stata irretrattabilmente rigettata.

Ond'è che la parte civile, contro la quale sia stata pronunziata, in prima istanza, una sentenza di rigetto della sua domanda, deve produrre appello, altrimenti la sentenza stessa, per quel che concerne l'azione d'indennizzazione acquista autorità ed efficacia di cosa giudicata.

Nel caso particolare il Tribunale penale di Rieti, con *ordinanza* emessa in corso di dibattimento, dichiarava improcedibile, in quella sede, l'esperimento dell'azione civile dal Pellegrino promossa contro l'Amministrazione delle Ferrovie, e con la sentenza condannava alla detenzione il Daddi ed il Di Pietro, quali responsabili penalmente delle lesioni riportate da esso Pellegrini.

La Corte di Appello ha ritenuto che la su ricordata ordinanza non costituisca giudicato agli effetti civili, vuoi perchè essa contiene una decisione in ordine alla *citazione,* e non era quindi impugnabile e non pregiudicava il merito della controversia, vuoi perchè il Tribunale « restrinse la declaratoria d'improcedibilità dell'azione di danni nella sede penale, non anche nella sede civile », appunto perchè credette di poter applicare l'art. 70 del Codice di procedura penale che « lascia impregiudicata la questione circa la responsabilità o meno della persona civilmente responsabile ». In codesto duplice ordine di argomenti il Supremo Collegio osserva:

Che anzitutto non è in facoltà del giudice (come con manifesto equivoco afferma il resistente Pellegrino) di circoscrivere la propria decisione, quando questa ha dalla legge una finalità ed una portata ben determinata, ed invariabile; e per conseguenza il provvedimento con il quale il magistrato penale rigetta, per motivi di merito, la domanda d'indennizzazione proposta dalla parte civile, non può essere destinato, per volontà del magistrato giudicante, a produrre i suoi effetti soltanto in sede penale, ma spiega necessariamente la propria efficacia anche in sede civile.

Che la decisione pronunciata dal Tribunale di Rieti, con la quale fu dichiarata improcedibile l'azione civile del Pellegrino, non concerne la citazione e l'intervento dell'Amministrazione

chiamata a rispondere civilmente, non riflette il rito, in quanto che esaminò e decise non questioni di forma, ma di sostanza circa l'esistenza del diritto del Pellegrino a chiedere il risarcimento dei danni.

Il Tribunale infatti, alla stregua del decreto 21 ottobre 1915, ritenne che ogni diritto del Pellegrino s'intendeva regolato con la pensione privilegiata e constatato che l'Amministrazione delle Ferrovie aveva di già offerta al Pellegrino tale pensione, dichiarò improcedibile l'azione civile, rigettandola, sostanzialmente nel merito.

Tale decisione dunque non rifletteva la procedura, la ritualità o meno della citazione, e doveva perciò essere impugnata.

D'altra parte, appunto per il suo contenuto obiettivo e per la sua finalità giuridica, quella decisione non doveva processualmente assumere forma di ordinanza ed essere pronunciata in corso di dibattimento. Devesi tuttavia ritenere emessa alla fine, insieme con la sentenza, inquantochè il Tribunale penale condannò ai danni i soli responsabili penali, Daddi e Di Pietro, ed escluse, quindi, qualsiasi responsabilità dell'Amministrazione delle Ferrovie, in conseguenza della precedente ordinanza.

Per tal modo questa, per via indiretta diventò parte integrante e necessaria della sentenza penale del 7 aprile 1918 e quindi per quel che riflette l'azione civile, il Pellegrino, costituito parte civile, avrebbe dovuto impugnarla.

Epperò si deve ritenere che sulla esistenza del diritto subbiettivo d'indennizzazione vantato dal Pellegrino contro le Ferrovie, sia intervenuto un giudicato, nel senso che all'attore non competa altro diritto oltre quello stabilito dal decreto 21 ottobre 1915, n. 1558; e per conseguenza va accolto il primo motivo del ricorso dell'Amministrazione ferroviaria, e la sentenza impugnata deve essere cassata per rinvio.

Nè a diverso risultato si perviene esaminando l'unico motivo di ricorso prodotto dal Pellegrino. Per il disposto del sopracitato decreto, non può competere e non compete al ricorrente altro risarcimento, se non quello che gli può essere assegnato a titolo di pensione privilegiata, come è stato costantemente giudicato da questo Supremo Collegio in tutti i casi simili.

La lettera e lo spirito del decreto 1915 non lasciano luogo a dubbio: *qualsiasi danno* riportato dall'impiegato è regolato con la pensione privilegiata, che assorbe in sè ogni altra indennità e compenso per avventura dovuti in virtù dell'ordinamento giuridico preesistente.

Epperò il ricorso del Pellegrino deve essere senz'altro rigettato.

Attesochè le spese di questo grado possono equamente dichiararsi compensate.

Per questi motivi: La Corte di Cassazione a Sezioni Unite, riuniti i due ricorsi prodotti da Pellegrino Giacinto e dall'Amministrazione delle Ferrovie, avverso la medesima sentenza della Corte di Appello di Perugia del 18 luglio 1 agosto 1921, accoglie il primo motivo del ricorso delle Ferrovie e per lo effetto cassa, senza rinvio, la impugnata sentenza; rigetta poi il ricorso del Pellegrino ed ordina la confisca del relativo deposito.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti ***anticipatamente*** *ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento* ***direttamente*** *al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°,* ***a Roma.***

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun ***anno, non*** *essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona* ***nel corso*** *dell'anno riceve i numeri dell'annata.*

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc., all'indirizzo che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV – N. 40

5 OTTOBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Legge e decreti:

(*Per memoria*).

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(1662) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Ordine di servizio N. 77.

Estensione di servizio nella fermata di Pratola Peligna Superiore.

(Vedi ordine di servizio n. 44 1921).

Dal giorno 16 ottobre 1922 la fermata di Pratola Peligna Superiore, della linea Terni-Sulmona, attualmente ammessa; con le norme vigenti per le case cantoniere, al servizio viaggiatori, bagagli e cani limitatamente a determinate località, viene abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani senza limitazione alcuna, ed ai trasporti a grande e piccola velocità in servizio interno e cumulativo italiano di merci in collettame limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di Kg. 50.

La detta fermata effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa compartimentale di Roma, sotto l'osservanza delle prescrizioni richiamate nell'articolo 26 delle « Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate » pubblicate con l'Ordine di servizio n. 91-1918 e con la periodicità indicata alla lettera *F* dell'elenco di cui l'Ordine di Servizio n. 184-1913, e cioè ogni quattro giorni (6, 14, 21 ed ultimo del mese).

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921 a pagina 14, di contro al nome di Pratola Peligna Superiore si dovrà cancellare la stelletta e sostitire l'indicazione LP con LO.

Nel « Prontuario generale delle distanze chilomeriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) a pagina 47, al nome di Pratola Peligna Superiore si dovrà annullare la caratteristica di « Casa cantoniera » e, di contro, nelle colonne 6 e 7 cancellare il richiamo (6) e nelle colonne 8 e 10 si dovranno esporre rispettivamente le indicazioni G (3) e O (3).

Nell'elenco delle stazioni e degli scali ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo » (edizione 1° maggio 1915) a pagina 31 si dovrà trascrivere dopo il nome di Pratola Peligna.

Pratola Peligna Superiore /2/3/3/3/3/2/3/

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 78.

Apertura all'esercizio della fermata di Ottavia.

Col giorno 15 settembre 1922, sulla linea Viterbo-Roma, è stata aperta all'esercizio la fermata di Ottavia al Km. 13+279,46 fra le stazioni di S. Onofrio e La Storta Formello, dalle quali dista rispettivamente m. 2749 e 5641, con fabbricato viaggiatori a destra dalla linea stessa.

La detta fermata è ammessa al servizio viaggiatori, bagagli (fino al peso di Kg. 50 per collo) e cani; e *viene esercitata per mezzo di un assuntore* in base alle norme dell'Ordine di Servizio numero 132-1920.

La fermata di Ottavia distribuisce biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nell'allegato *A* al presente « Ordine di Servizio ».

Della registrazione e contabilità dei biglietti, bagagli e cani, nonchè del versamento dei relativi importi, resta incaricata la stazione di S. Onofrio.

Non essendo la nuova fermata provvista di segnali fissi, provvede il personale di scorta all'eventuale protezione dei treni.

In conseguenza di quanto sopra, nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921), nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » parte I (edizione giugno 1914) e parte II (edizione 1° marzo 1922) e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di Controllo si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 78-1922.*

Prezzo dei biglietti in vendita da e per la fermata di Ottavia.

da	a	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
e viceversa		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Ottavia	Bracciano	13.—	8.95	5.45	S. Onofrio
	Anguillara	8.05	5.65	3.10	
	Cesano	6.80	4.90	2.75	
	La Storta Formello	2.90	2.15	1.45	
	S. Onofrio	1.80	1.40	1.05	
	Roma S. Pietro . .	4.85	3.05	1.95	
	Roma Trastevere .	6.15	4.30	2.45	
	Roma Termini . .	10.30	7.15	4.40	

N. B. - In aggiunta ai prezzi suindicati deve essere riscossa la tassa addizionale di centesimi 5.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 78-1922.*

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 13, fra i nomi di *Ottaiano* e *Oulx* devesi inserire:

/Ottavia * L B/R/113/

Nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » (edizione giugno 1914) devesi: a pagina 41, fra i nomi di Ottaiano e Oulx, inserire:

Ottavia (casa cantoniera)	Roma-Viterbo	Roma 9° Roma	Roma	76	V(6)	(1) B(6)

Nella parte II — tabelle polimetriche — del prontuario suddetto (edizione 1° marzo 1922) alla tabella (118) Roma Trastevere-Attigliano via Viterbo e diramazione Capranica Sutri-Ronciglione devesi aggiungere fra S. Onofrio e La Storta Formello il nome di Ottavia con le seguenti distanze dalle stazioni e fermate della linea:

Roma Trastevere	Km.	13
Roma S. Pietro	»	10
S. Onofrio	»	3
La Storta Formello	»	6
Cesano	»	15
Anguillara	»	18
Crocicchie	»	23
Vigna di Valle	»	27
Bracciano	»	31
Manziana Canale Monterano	»	36
Oriolo Veiano	»	41
Bassano di Sutri	»	46
Capranica-Sutri	»	50
Madonna del Piano	Km.	53
Ronciglione	»	58
Barbarano Romano	»	55
Vetralla	»	60
Tre Croci	»	63
S. Martino al Cimino	»	70
Viterbo Porta Romana	»	73
Viterbo Porta Fiorentina	»	75
Montefiascone	»	87
Celleno	»	94
Grotte S. Stefano	»	98
Sipicciano	»	109
Attigliano	»	114

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli uffici di Controllo:

— all'indice, fra i nomi di Ottaviano e Oulx devesi inserire:

Ottavia (casa cantoniera)	85	2 *bis*

Segue *Allegato B all'ordine di servizio N. 78-1922.*

— a pagina 85 fra i nomi di S. Onofrio e La Storta Formello devesi trascrivere:

2 *bis*	Ottavia (casa cantoniaera)

ed esporre la distanza ed il relativo istradamento procedendo secondo quanto appresso.

Per i prontuari delle stazioni e fermate situate sulla linea Roma Trastevere-Attigliano e diramazione Capranica Sutri-Ronciglione la distanza deve essere rilevata dalla tabella 118 a pagina 31 della parte II del Prontuario generale (edizione 1° marzo 1922), già modificata come sopra è detto.

Per tutti gli altri prontuari la distanza deve invece essere formata aggiunendo Km. 3 a quella indicata per S. Onofrio e Km. 6 a quella indicata per La Storta Formello, scegliendo poi la più breve. L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Circolare N. 41.

Richiamo alle stazioni all'osservanza delle norme per il servizio contabile del Capo stazione.

Si è da qualche tempo rilevato che da non tutti gli agenti addetti alla gestione viaggiatori e dai Capi stazione viene ottemperato alla tassativa disposizione che fa loro obbligo di assicurarsi che le risultanze del prospetto del debito e del credito Mod. C-I 307 concordino perfettamente con quelle degli elaborati Mod. C-I 212 (riepilogo generale dei biglietti venduti) Mod. C-I 303 (distinta dell'aggio) e Mod. C-I 302 (riepilogo dei titoli di credito).

E poichè la sistemazione delle molteplici differenze che emergono in sede di controllo richiede un lavoro ed una spesa non indifferenti, si richiamano gli interessati alla scrupolosa osservanza delle vigenti disposizioni in materia, riportate in calce al conto corrente riassuntivo Mod. C-I-502, e si prevengono che d'ora innanzi saranno presi severi provvedimenti disciplinari a carico dei responsabili delle irregolarità lamentate.

Distribuito agli agenti delle classi 2, 3, 5 e 22.

Per *il Direttore Generale*
A. ALESSANDRI.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . L. 12.00

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti . . . . » 25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc., all'indirizzo che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV – N. 41

12 OTTOBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1751) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto 23 *luglio* 1922, *n.* 1267, *che approva il regolamento per l'Ente autonomo del Porto di Ortona* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto-legge 16 novembre 1919, n. 2586, che istituisce un Ente autonomo, con la denominazione di «Opera del Porto di Ortona», per la costruzione e l'esercizio delle opere di quel porto;

Visto il decreto Reale 21 marzo 1920, n. 304;

Visto il decreto Reale 1° marzo 1922, n. 231;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei ministri segretari di Stato per i lavori pubblici, per il tesoro e per la marina;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' approvato l'annesso regolamento, vistato d'ordine Nostro, dai ministri segretari di Stato proponenti per il funzionamento dell'Ente autonomo istituito con R. decreto-legge 16 novembre 1919, n. 2586, per la costruzione e l'esercizio delle opere del porto di Ortona.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d''Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 23 luglio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

Facta — Riccio — Peano — De Vito.

Visto, *il guardasigilli*: Alessio.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 3 ottobre 1922, n. 232.

REGOLAMENTO

per l'Ente portuale di Ortona

Capo I.

Costituzione dell'Ente.

Art. 1.

L'Ente portuale di Ortona, istituito con decreto-legge in data 16 novembre 1919, n. 2586, con sede in Ortona, ha la durata di anni 60 a decorrere dal 29 gennaio 1920.

Art. 2.

L'amministrazione dell'Ente è affidata ad un Consiglio composto nei modi di cui all'art. 1 del citato decreto.

Il mandato del presidente e dei consiglieri è personale e scade ogni quattro anni, per il presidente dalla data del decreto di nomina e pei consiglieri dalla data della prima adunanza del Consiglio, salvo riconferma.

Due mesi prima dello scadere del rispettivo quadriennio, sarà promossa dal Consiglio di amministrazione la nomina del presidente nonchè dei membri del Consiglio stesso, che saranno al più presto designati dalle Amministrazione ed Enti interessati.

Art. 3.

La carica di componente il Consiglio d'amministrazione è incompatibile con la condizione di:

a) attore o convenuto o patrocinatore di parte avversa in un giudizio in cui sia impegnato l'Ente;

b) arbitro o perito in un giudizio in cui sia impegnato l'Ente;

c) partecipante direttamente o indirettamente ad appalti, imprese e servizi di interesse dell'Ente;

d) impiegato o salariato dell'Ente.

E' incapace di coprire detta carica chiunque si trovi in qualcuna delle condizioni previste dall'art. 25 del testo unico 4 febbraio 1915, n. 148 della legge comunale e provinciale.

Art. 4.

I consiglieri di amministrazione decadono dalla carica se mancano a quattro adunanze consecutive, a meno che l'assenza non sia giustificata da

gravi ragioni personali o di servizio, le quali non abbiano carattere tale da rendere frustraneo il compito di rappresentante.

Nel caso di tale decadenza, come pure nei casi di cessazione straordinaria del mandato per rinunzia, per sopravvenuta incompatibilità o incapacità o per qualsiasi altra causa, l'Amministrazione interessata, su richiesta del presidente dell'Ente, provvederà alla sostituzione del suo rappresentante entro un mese, nei modi prescritti.

Il nuovo rappresentante rimane in carica fino al termine del quadriennio in corso.

Art. 5.

La decadenza e la cessazione del mandato, di cui all'articolo precedente, sono pronunziate dal Consiglio di amministrazione, previa, però, contestazione dell'interessato nei casi di assenza e di incompatibilità. La decisione ha carattere definitivo.

Art. 6.

Il Consiglio di amministrazione si riunisce in via ordinaria almeno ogni quadrimestre, ed in via straordinaria ogni qual volta sia convocato dal presidente, di sua iniziativa, e quando tre almeno dei suoi componenti gliene presentino richiesta scritta.

Gli avvisi di convocazione sono inviati almeno otto giorni prima di quello fissato per la riunione e sarà ad essi allegato l'ordine del giorno.

In casi di urgenza, la convocazione potrà essere indetta telegraficamente almeno 48 ore prima, ferma restando la comunicazione sommaria della materia da trattare.

In nessun caso può essere trattata materia non contenuta nell'ordine del giorno, salvo che il Consiglio, se al completo e con voto unanime, non disponga diversamente.

Art. 7.

Per la validità delle deliberazioni del Consiglio occorre che intervengano almeno cinque dei suoi membri.

Le deliberazioni sono prese a maggioranza di voti dei presenti, e nelle votazioni, in caso di parità di voti, è decisivo quello del presidente.

Il segretario generale dell'Ente è segretario del Consiglio.

Egli non può assistere alle discussioni su materia che lo interessi personalmente o quando il Consiglio lo ritenga opportuno.

L'Ente ha facoltà di fare intervenire alle adunanze funzionari dello Stato per consultarli su questioni che interessino l'Ente stesso.

Art. 8.

Il presidente e gli altri membri del Consiglio di amministrazione si astengono dal prendere parte alle discussioni e deliberazioni, quando siano

trattati argomenti che personalmente li interessino o che interessino congiunti ed affini fino al 4° grado civile o che riguardino aziende o Ditte, colle quali essi abbiano rapporti d'interesse o di affari.

Art. 9.

I processi verbali di ciascuna adunanza sono redatti dal segretario generale; in caso di suo impedimento o di assenza, da un funzionario dell'Ente, all'uopo autorizzato, o dal consigliere meno anziano nel caso previsto nel penultimo comma dell'art. 7. I processi verbali vengono letti e sottoposti all'approvazione del Consiglio nell'adunanza successiva, in caso di urgenza, nella seduta medesima; essi debbono indicare gli argomenti e il numero dei voti riportati da ciascuna deliberazione.

Ogni consigliere ha diritto che nel verbale risulti il suo voto e i motivi che lo hanno determinato.

I verbali sono firmati dal presidente e dal segretario generale o da chi ne fa le veci.

Art. 10.

Il Consiglio di amministrazione potrà stabilire in favore dei suoi membri un emolumento in misura non superiore a L. 2000 annue, da corrispondere sia sotto forma di medaglia di presenza per seduta, sia come indennità complessiva alla fine di ogni esercizio finanziario, nella misura che verrà determinata dal Consiglio stesso.

Ai consiglieri residenti fuori della sede dell'Ente, per i viaggi eseguiti per prendere parte alle sedute del Consiglio, saranno corrisposte, a carico delle Amministrazioni cui appartengono, le indennità di missione che loro spettano in base ai propri regolamenti, oltre al rimborso delle spese di viaggio per coloro che dovessero pagarle.

Le spese di viaggio, di permanenza o di rappresentanza per viaggi e missioni eseguite da membri del Consiglio di amministrazione nell'interesse e in rappresentanza dell'Ente, faranno carico all'Ente stesso, nella misura, che sarà determinata nel regolamento interno dell'Ente.

CAPO II.

Attribuzioni del Consiglio d'amministrazione e del presidente.

Art. 11.

Il Consiglio di amministrazione è l'organo deliberativo dell'Ente. Esso decide in qualsiasi materia di competenza dell'Ente stesso, salvo le attribuzioni riservate al presidente.

Art. 12.

Il presidente ha la legale rappresentanza dell'Ente. Egli:

a) sovraintende a tutto l'andamento amministrativo e tecnico dell'Ente;

b) convoca e presiede le adunanze;

c) dispone e vigila l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio;

d) mantiene la disciplina tra gli stipendiati e salariati, avvalendosi dei poteri di cui ai successivi articoli;

e) può delegare ad altro membro del Consiglio la rappresentanza nella stipulazione dei contratti;

f) esercita in generale tutte le funzioni di carattere esecutivo spettanti all'Ente, oltre quelle deliberative che gli fossero delegate dal Consiglio;

g) rende esecutori i ruoli annuali delle entrate a scadenza fissa, i preventivi dei redditi e delle gestioni in economia, le note dei canoni dipendenti da concessioni o da affitti e da altri proventi, e il riparto delle spese erogate per lavori tra gli Enti tenuti a contribuire a norma di legge;

h) propone al Consiglio la compilazione dei progetti dei lavori e l'ordine della loro esecuzione, nonchè le norme generali, alle quali dovranno essere informati i capitolati d'oneri;

i) presiede alle gare di aggiudicazione e designa il membro delegato a sostituirlo in caso di impedimento o di assenza;

l) delibera sulle licenze di concessioni nei limiti indicati nell'art. 45;

m) dispone l'istruttoria degli atti relativi alla gestione diretta ed alla concessione di aree, impianti meccanici, nonchè dei servizi di competenza dell'Ente;

n) può prendere, sotto la sua responsabilità, e salva sempre anche nei riguardi dei terzi, la ratifica del Consiglio, nella sua prima adunanza, le deliberazioni a questo spettanti, quando l'urgenza sia tale da non permetterne la convocazione;

o) propone al Consiglio, ed in seguito alla scelta da questo deliberata, nomina il membro del Collegio arbitrale di cui all'art. 30 del decreto Reale 16 novembre 1919, n. 2586.

Art. 13.

Al presidente è dovuta una indennità annua di L. 15.000.

Ove il presidente sia un funzionario di ruolo dell'Amministrazione di Stato, l'indennità stessa sarà ridotta a L. 4000, oltre lo stipendio e le altre competenze spettantigli per il grado, fermo il disposto dell'art. 1 del R. decreto 7 marzo 1920, n. 484.

Art. 14.

Il vice presidente sostituisce il presidente nei casi di assenza o di altro impedimento. Può inoltre esercitare le funzioni che il presidente ritenga di delegargli.

Art. 15.

Il Consiglio potrà richiedere alla R. avvocatura erariale di rappresentarlo o difenderlo in tutti i giudizi attivi e passivi avanti le autorità giudiziarie, collegi arbitrali e giurisdizioni speciali.

Gli onorari e le competenze, da corrispondersi alla avvocatura erariale, saranno liquidati a norma di legge.

CAPO III.

Uffici ed impiegati.

Art. 16.

I servizi di competenza dell'Ente sono disimpegnati da un ufficio di segretariato, da un ufficio tecnico dei lavori, da un ufficcio di ragioneria e da un ufficio per l'esercizio portuale.

Il Consiglio può, con sua deliberazione, riunire più uffici sotto la direzione di unico titolare.

Art. 17.

Il segretario generale è capo del personale. Egli è responsabile verso il presidente e verso il Consiglio dell'andamento dei servizi affidatigli.

Art. 18.

Il funzionario preposto all'ufficio di ragioneria risponde personalmente della tenuta dei libri contabili, ed in particolare del conto degli impegni, del copia mandati, dello scadenzario dei pagamenti ad epoca fissa, del registro degli atti impeditivi di pagamento, del registro delle entrate e degli inventari dei beni mobili ed immobili.

Spetta, inoltre al ragioniere di preparare ogni anno, nei prescritti termini di tempo, il progetto del bilancio preventivo, ed il conto consuntivo dell'azienda ed in genere di curare quei provvedimenti od atti necessari al regolare andamento ed al perfetto controllo della gestione contabile dell'Ente

Art. 19.

Le nomine del personale sia di concetto che d'ordine sono deliberate dal Consiglio in base a ruoli organici regolarmente approvati ed alle vacanze di posti: il relativo decreto è firmato dal presidente e vistato dal segretario generale.

Le assunzioni ed il licenziamento del basso personale e di quello avventizio sono fatte dal presidente.

Art. 20.

Il personale posto a disposizione dell'Ente da Amministrazioni di Stato rimane soggetto alle norme disciplinari dell'Amministrazione cui appartiene.

Quando si tratti di infliggere una punizione superiore alla censura, il presidente deve riferirne all'Amministrazione da cui l'impiegato dipende, per l'applicazione degli articoli 49 e 51 del testo unico 22 novembre 1908, n. 693 sullo stato giuridico degli impiegati civili.

Il presidente può peraltro esonerare il detto personale dal servizio, in attesa delle decisioni delle rispettive Amministrazioni.

Le note caratteristiche sono fatte dai rispettivi capi di ufficio e per questi dal presidente.

Art. 21.

Al personale direttamente assunto dall'Ente il presidente può infliggere la censura o la sospensione dallo stipendio e dalle funzioni fino a cinque giorni, udite le discolpe dell'interessato.

Circa le maggiori pene disciplinari e salva la disposizione di cui all'art. 19 comma 2°, per il basso personale e per quello avventizio, decide il Consiglio di amministrazione a norma del regolamento interno.

Quando la gravità dei fatti lo richieda, il presidente può altresì ordinare la sospensione dal grado e dallo stipendio a tempo indeterminato anche prima di udire le deduzioni dell'impiegato, salve le deliberazioni del Consiglio d'Amministrazione nella sua prima convocazione. Le deliberazioni del presidente e quelle del Consiglio nei limiti della rispettiva competenza hanno carattere definitivo.

Art. 22.

Le indennità per trasferte o traslochi ai funzionari dell'Ente saranno liquidate nella misura da stabilirsi col regolamento interno.

Art. 23.

Le altre disposizioni regolanti lo stato giuridico, economico e disciplinare dei funzionari, nonchè le norme per il funzionamento del Segretariato, degli uffici e dei servizi di ogni specie, saranno determinate dal Consiglio di amministrazione nel regolamento interno.

Il Consiglio stesso annualmente approva il ruolo del personale in base all'organico da esso deliberato.

CAPO IV.

Gestione finanziaria.

Art. 24.

L'anno finanziario comincia col 1° gennaio e termina col 31 dicembre. Le operazioni per accertare entrate, per impegnare spese, per effettuare ri-

scossioni od eseguire pagamenti in conto dell'esercizio si devono ultimare col 31 dicembre, nel qual giorno si chiudono tutti i conti relativi all'esercizio finanziario.

Art. 25.

Non oltre il 31 ottobre di ciascun anno, sarà compilato lo schema del bilancio preventivo per l'anno seguente, da approvarsi dal Consiglio di amamministrazione. Esso sarà costituito dal bilancio economico e da quello finanziario:

Il bilancio economico comprende:

a) nella parte attiva le rendite, i ricavi, le entrate reali e figurative ed i profitti che si presume possano verificarsi nell'anno;

b) nella parte passiva le spese reali e figurative, gli oneri, i consumi e perdite che si presume abbiano a verificarsi nello stesso periodo.

Il bilancio finanziario indica le entrate e le uscite da riscuotere o da pagare, reali e figurative, che si prevede di accertare nell'anno.

Del bilancio preventivo sarà data comunicazione ai Ministeri dei lavori pubblici, della marina e del tesoro, appena sarà approvato.

Art. 26.

Entro il primo trimestre d'ogni anno, dovrà essere compilato e sottoposto al Consiglio d'amministrazione il conto consuntivo dell'esercizio precedente. Esso sarà corredato da una relazione sull'andamento generale dell'azienda, compilata in base agli elementi approntati dai capi dei diversi uffici. Copia di esso dovrà essere comunicata ai membri del Consiglio almeno 15 giorni prima della discussione .

Nei 15 giorni dalla data di approvazione da parte del Consiglio di amministrazione, e, in ogni caso, non più tardi del 31 marzo, copia del conto sarà trasmessa per l'approvazione ai Ministeri dei lavori pubblici della marina e del tesoro, unitamente alla relazione di cui sopra. Il conto s'intenderà approvato se entro un trimestre dalla data di comunicazione non sarà restituito con osservazioni.

Art. 27.

Tutti gli atti che importino impegno od ordinativo di spesa debbono essere firmati dal presidente e vistati dal segretario generale.

Agli effetti contabili apporrà anche la sua firma il ragioniere, ove questi non creda, per insufficiente documentazione o per qualsiasi altra causa d'irregolarità, di darvi corso, ne riferirà immediatamente al presidente, che potrà disporre con ordine scritto la esecuzione del provvedimento: salvo a sottoporre la decisione al Consiglio di amministrazione nella successiva convocazione.

Rimane sotto la responsabilità del segretario generale la inclusione di tale comunicazione nell'ordine del giorno.

Art. 28.

Per la riscossione del contributo dello Stato di cui all'art. 4 del decreto 16 novembre 1919, n. 2586, l'Ente rimetterà annualmente al Ministero dei lavori pubblici la domanda di pagamento debitamente giustificata.

Art. 29.

Al termine di ciascun esercizio finanziario, l'Ente rimetterà in doppia copia al Ministero dei lavori pubblici l'elenco delle somme dovute dagli Enti locali, quale contributo alla spesa sostenuta dall'Ente per le opere di cui al decreto Reale 16 novembre 1919, n. 2586.

Detto elenco sarà corredato da copia dei documenti giustificativi e diventerà definitivo, a norma e per gli effetti delle vigenti disposizioni di legge, quando il Ministero l'avrà restituito vistato, o quando siano trascorsi tre mesi dalla data dell'invio al Ministero stesso e quello non abbia fatto osservazioni.

Art. 30.

A ciascuno degli Enti interessati viene data comunicazione di tale elenco definitivo, perchè esegua il rimborso delle spese di sua spettanza entro i 90 giorni successivi a quello di comunicazione.

Alla fine di ogni anno finanziario, l'Ente rimette ai prefetti l'indicazione presuntiva dell'ammontare del contributo degli Enti locali nella spesa da sostenersi nell'anno successivo per le opere di cui sopra.

Tale comunicazione non pregiudica il rimborso della maggiore spesa che fosse accertata all'atto della liquidazione.

Art. 31.

I proventi di concessione o di affitti di aree, fabbricati e locali, diritti di sosta, ecc. sono corrisposti direttamente all'Ente dalla data in cui esso ne avrà ricevuta la consegna e assunta la gestione.

Sino a quando l'Ente non potrà provvedere direttamente a mezzo dei suoi uffici alla riscossione dei proventi per concessioni, affitti di aree, fabbricati e locali, diritti di soste, ecc. l'Amministrazione governativa continuerà a percepire tali proventi e li rimborserà a richiesta dell'Ente con la decorrenza dal 29 gennaio 1920.

Art. 32.

Le modalità di riscossione delle tasse e sopratasse affidate all'Amministrazione doganale, del versamento all'Ufficio Cassa dell'Ente e delle opera-

zioni di verifica, saranno stabilite di accordo tra il Ministero delle finanze e l'Ente medesimo.

Art. 33.

Le spese di riparazioni di danni arrecati dai privati ad opere, impianti ecc. concesse all'Ente, saranno a questo rimborsate sui depositi che la Capitaneria di porto avrà fatto eseguire dai responsabili nella Cassa dell'Ente, a norma dell'art. 177 del Codice per la marina mercantile e 864 del relativo regolamento.

A tal fine, constatato il danno, la capitaneria inviterà l'Ente a determinare senza indugio l'entità del deposito per gli ulteriori provvedimenti.

Compiuta la riparazione, la spesa relativa verrà liquidata e comunicata alla Capitaneria di porto, che curerà la restituzione al depositante delle eventuali eccedenze di deposito, e, nel caso di deficienza, promuoverà un deposito suppletivo da parte dell'interessato.

Art. 34.

Tutti coloro che hanno maneggio di denaro, che sono incaricati del deposito o hanno in consegna valori materiali dell'Ente, devono prestare congrua cauzione, il cui ammontare sarà determinato dal Consiglio.

Capo V.

Contratti e lavori.

Art. 35.

Nei modi e con le forme stabilite dal Consiglio di amministrazione con deliberazione motivata, si provvede a tutte le contrattazioni ed ai lavori riguardanti servizi di competenza dell'Ente.

Art. 36.

Per l'esecuzione dei lavori e per le spese, in economia, l'Ente può emettere mandati di anticipazione ai propri funzionari fino a L. 10.000 e di apertura di credito fino a L. 100.000.

Non può essere emesso un nuovo mandato per lo stesso oggetto, se non sia stato presentato il rendiconto giustificativo di almeno due terzi di quello precedente.

I mandati sono firmati dal presidente e dal segretario generale e portano il visto del ragioniere.

Art. 37.

I funzionari che, a termini dell'articolo precedente, ricevono anticipazioni, sono esonerati dal prestar cauzione.

Coloro a favore dei quali sono autorizzati anticipazioni od aperture di credito, debbono presentare il relativo rendiconto appena erogati totalmente i fondi e comunque non oltre la fine di ciascun trimestre.

Entro il 15 gennaio di ciascun anno, debbono essere presentati i rendiconti dell'ultimo trimestre del decorso esercizio e le eventuali richieste di rinnovazione di mandati che sono scaduti con la chiusura dell'esercizio finanziario.

Entro lo stesso termine devono essere riversate alla Cassa dell'Ente le somme anticipate e non spese.

Art. 38.

I mandati per pagamenti diretti per lavori o forniture, sono emessi in base ai certificati ed agli stati di avanzamento da rilasciarsi dall'Ufficio tecnico.

Art. 39.

Su richiesta dell'Ente, l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato provvede nei modi consueti alla compilazione dei progetti di massima e di quelli esecutivi occorrenti per le opere e provviste che riguardino i servizi ferroviari.

Fra questi lavori potranno essere compresi quelli necessari per il passaggio diretto delle merci dal vettore ferroviario al vettore marittimo e viceversa, e per il funzionamento dei servizi cumulativi feroviari e marittimi.

I progetti che riguardano modificazioni agli impianti esistenti potranno essere studiati anche per l'iniziativa dell'Amministrazione predetta.

I progetti saranno presentati all'Ente e saranno sottoposti al procedimento stabilito per gli altri progetti.

Art. 40.

Possono essere eseguiti in economia quei lavori che per la loro limitata entità, per loro natura, o per l'urgenza, non consentano indugio nell'appalto in conformità alle disposizioni per l'esecuzione dei lavori in conto dello Stato.

In casi di somma urgenza, per garantire la continuità e sicurezza dell'esercizio gravemente minacciato, potranno i lavori essere eseguiti immediatamente, previa compilazione di un verale di constatazione da approvarsi dal presidente. Questi curerà la ratifica dei provvedimenti nella prima adunanza del Consiglio.

Art. 41.

Per le espropriazioni l'Ente provvede alla pubblicazione del piano parcellare con l'offerta dell'indennità ai proprietari.

Gli stati di consistenza sono compilati in contraddittorio degli interessati, i quali sono invitati ad intervenire con avviso da pubblicarsi almeno 15 giorni prima, in ciascuno dei Comuni interessati.

In mancanza di tale intervento, gli stati di consistenza sono compilati con l'assistenza di due testimoni. Appena effettuato il deposito prescritto, l'Ente potrà promuovere dal prefetto il decreto di occupazione e di espropriazione dei beni di cui agli articoli 30 e 48 della legge 25 giugno 1865, numero 2359.

CAPO VI.

Gestione del porto.

Art. 42.

Le aree di cui, a norma del decreto Reale 16 novembre 1919, n. 2586, viene concessa la gestione all'Ente, sono distinte in tre categorie:

a) aree occorrenti per le ordinarie operazioni commerciali e delle quali è consentita l'occupazione solo pel tempo occorrente per il disbrigo delle operazioni medesime;

b) aree concesse per più lungo tempo o per altri usi, i quali però non compromettano menomamente la revocabilità della concessione *ad nutum* e lo sgombero immediato e la rimessa nel pristino stato delle aree medesime;

c) aree concesse per usi che implichino la costruzione di opere stabili o permanenti con alterazioni delle aree medesime.

La distribuzione delle aree fra le tre categorie sarà fatta dal presidente su deliberazione del Consiglio di amministrazione, di intesa con la Capitaneria di porto.

Art. 43.

L'occupazione delle aree di cui alla lettera *a)* dell'articolo precedente, sarà regolata dalle norme e tariffe che verranno determinate in apposito regolamento che l'Ente sottoporrà all'approvazione del Ministero competente, anche per gli effetti dell'art. 41 della legge 23 luglio 1896, n. 318.

Art. 44.

Le concessioni delle aree di cui alla lettera *b)* dell'art. 42 saranno fatte per licenze trimestrali, semestrali ed annuali od anche per il più lungo periodo, se riguardano i cantieri e le altre industrie navali contemplate dal

Capo I titolo 3° del regolamento 20 novembre 1879 per l'applicazione del Codice per la marina mercantile.

Le licenze delle quali non sia stata chiesta la rinnovazione un mese prima della loro scadenza s'intendono decadute.

Art. 45.

Le licenze trimestrali e semestrali sono concesse dal presidente dietro domanda degli interessati; ma dovranno essere presentate al Consiglio di amministrazione per la ratifica nella prima adunanza successiva al rilascio della licenza stessa.

In nessun caso potranno essere prorogate se la ratifica stessa non abbia avuto luogo.

Art. 46.

Le licenze annuali e di durata superiore devono essere previamente autorizzate dal Consiglio di amministrazione. Questa autorizzazione, salva decisione in contrario, implicherà anche quella di eventuali proroghe.

Art. 47.

Qualora più domande di concessione per gli scopi di cui alla lettera *a*) e *b*) dell'art. 42, fossero fatte per occupare lo stesso luogo, la preferenza sarà normalmente determinata dalla priorità dell'effettiva presentazione, quale sarà accertata dal Registro dell'Ufficio dell'Ente incaricato di ricevere le domande stesse.

Il Consiglio di amministrazione, su proposta del presidente, avrà però facoltà di derogare a questa norma, sia aprendo una gara per l'aggiudicazione della concessione, sia dando la preferenza, con provvedimento motivato, alla domanda rispondente ad un fine che giudichi di maggiore interesse pubblico o dell'Ente, qualora siano diversi i fini per i quali l'area è richiesta.

Art. 48.

I canoni per le licenze trimestrali e semestrali sono fissati dal presidente; gli altri dal Consiglio di amministrazione.

Nei contratti implicanti l'obbligo di costruire opere la cui proprietà debba essere lasciata all'Ente senza compenso, potrà essere stabilito nella misura fissa di L. 1 il canone da pagarsi a titolo di semplice riconoscimento dei diritti dell'Ente, salvo gli altri oneri inerenti al contratto.

Art. 49.

Le concessioni fatte per licenza, sono sempre subordinate alla condizione che l'Ente potrà in qualunque tempo e per qualunque causa risolverle e fare

sgombrare il suolo con semplice intimazione scritta entro il termine stabilito nella licenza stessa.

Nel caso di risoluzione, il concessionario non potrà pretendere indennizzo o compenso alcuno, ma soltanto la restituzione della metà del canone pagato, purchè abbia usufruito dell'area per un tempo inferiore alla metà di quello indicato per la licenza.

Art. 50.

Quando per lo scopo della concessione o per la natura delle opere di cui occorra autorizzare l'esecuzione, venga esclusa la materiale possibilità di poter ottenere in qualunque momento lo sgombero e la rimessa in pristino dell'area, la concessione dovrà farsi mediante contratto.

I contratti non avranno effetto esecutivo finchè non siano approvati con decreto Ministeriale o Reale secondo le disposizioni vigenti.

Anche le concessioni fatte per contratto saranno sempre subordinate alla revoca per qualsiasi ragione di pubblica utilità o d'interesse dell'Ente, ma la revoca potrà essere subordinata al pagamento di una indennità proporzionata al costo previamente concertato delle opere e al tempo mancante al termine della concessione.

Tale indennità sarà esclusivamente determinata dal Consiglio di Amministrazione.

Nei contratti stessi sarà stabilito un congruo termine entro il quale il concessionario dovrà assumersi l'obbligo di sgombrare completamente l'area occupata.

Qualora, invece, convenisse all'Ente la conservazione delle opere medesime, sarà imposto al concessionario l'obbligo di mantenerle e di consegnarle all'Ente in perfetto stato alla scadenza senza indennizzo o compenso alcuno.

Art. 51.

Nel caso di concorrenza tra più domande di concessioni contrattuali sarà preferita ad esclusivo giudizio del Consiglio, con deliberazione motivata, quella che si proponga scopi di maggiore interesse pubblico o dell'Ente, e, se lo scopo sia identico, quella che presenti maggiori garanzie finanziarie e tecniche.

Sarà però in facoltà del Consiglio l'aggiudicare la concessione in seguito a pubblica gara o a licitazione privata pel miglioramento del canone od anche in seguito a concorso dei progetti tecnici.

Sono concorrenti le domande di concessioni che riflettano la occupazione della stessa area o comunque siano fra loro tecnicamente incompatibili.

Art. 52.

Sulle domande di concessioni l'Ente sentirà il parere della Capitaneria di porto per quanto esse possano riferirsi alla polizia portuale ed alla navigazione.

Art. 53.

Un elenco di tutte le concessioni fatte per licenze e per contratto dovrà essere trasmesso al Ministero della marina alla fine di ciascun semestre.

Art. 54.

Per tutto quanto non risulti altrimenti stabilito dal decreto Reale 16 novembre 1919, n. 2586, e dal presente regolamento, l'Ente si atterrà nelle concessioni alle norme contenute nel titolo III, cap. 1, 2 ,3, 4 e 5 del regolamento per la esecuzione del Codice per la marina mercantile, ed alle altre disposizioni legislative e regolamentari vigenti.

Art. 55.

A garanzia di qualsiasi concessione, il concessionario deve depositare presso l'Ente una cauzione sufficiente a garantire il pagamento dei canoni e l'osservanza di tutti gli obblighi assunti.

Art. 56.

L'esercizio delle grue e degli altri meccanismi per l'imbarco, per lo sbarco, il trasbordo, l'immagazzinamento, ecc. delle merci nonchè degli spazi coperti e scoperti, dei capannoni di deposito, dei magazzini generali, punti franchi, ecc., scali di alaggio, ecc. e di ogni altro arredamento portuale, costruito anche a cura dello Stato e gestito dall'Ente, potrà essere da questo anche dato in concessione a privati.

L'esercizio di essi tanto eseguito direttamente che fatto in concessione, deve essere disciplinato da speciali tariffe e regolamenti approvati con decreto del Ministero competente.

CAPO VII.

Disposizioni transitorie.

Art. 57.

Fino a che il nuovo regolamento di cui all'art. 43 non sarà approvato, il deposito delle merci sulle aree demaniali del porto verrà disposto dalla Presidenza dell'Ente portuale d'intesa con la Capitaneria di porto e la locale Camera di commercio.

Art. 58.

Per i contratti tutt'ora vigenti tra le Amministrazioni dello Stato e le imprese assuntrici di appalti di manutenzione e di illuminiazione del porto di

Ortona l'Ente si sostituisce allo Stato fino alla scadenza per quanto riguarda gli obblighi di cui all'art. 18 del decreto Reale 16 novembre 1919, n. 2586.

Art. 59.

Fino quando l'Amministrazione dell'Ente non abbia costituiti gli uffici esecutivi potrà il Consiglio mediante deliberazione dare incarico ad uno dei consiglieri di assumere le funzioni di segretario generale.

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re
come da decreto in data 23 luglio 1922:

Il ministro del tesoro
PEANO.

Il ministro dei lavori pubblici.
RICCIO.

Il ministro della marina
DE VITO.

Ordine di servizio N. 79.

Trasformazione in stazione della fermata di Ostiense. Attivazione di due apparati centrali idrodinamici, ed ammissione al servizio merci a grande velocità a carro completo.

(Vedi ordini di servizio n. 119 e 324, anno 1911 - n. 7, anno 1918 e n. 35, anno 1921).

Dal giorno 21 ottobre 1922 la fermata di Ostiense al Km. 7+353,40 della linea Roma-Grosseto viene trasformata in stazione, abilitata al servizio movimento con i seguenti impianti:

— fabbricato viaggiatori alla progressiva 7+353,40 a destra nel senso da Roma a Grosseto;

— n. 2 binari di corsa, compresi fra le progressive Km. 6+676,97 e Km. 7+626,28 corrispondenti alle punte dei deviatoi estremi e della lunghezza utile di ml. 830;

— n. 5 binari per ricevimento treni e deposito carri, la cui minor lunghezza utile è di ml. 395;

— n. 4 binari di carico diretto, dei quali due allacciati e due tronchi, della capacità complessiva di 140 carri;

— un'asta di manovra all'estremo lato Roma Termini della capacità di 50 carri ed un'altra asta di manovra dal lato opposto, costituita dal 3 binario tra Ostiense e Roma Trastevere:

— un piano caricatore di larghezza di ml. 10 e di lunghezza accosto vagoni di ml. 40;

— due stadere a ponte a rotaia continua della portata di tonn. 40 ciascuna.

IMPIANTI DI SICUREZZA E DI SEGNALAMENTO.

In dipendenza della trasformazione in stazione della fermata di Ostiense vengono attivate due cabine per la manovra centralizzata dei deviatoi con i segnali di protezione e di partenza.

Dalla cabina A posta al km. 6 + 769, a mezzo di un apparato idrodinamico di n. 25 leve si manovrano i segnali di protezione

dalla parte di Roma Termini, quelli in partenza per la stessa direzione, i deviatoi che immettono dalla I alla IV linea, nonchè alcuni dischetti bassi per comandare alle manovre.

Analogamente dalla cabina B posta al km. 7+ 555, a mezzo di un apparato centrale idrodinamico di n. 25 leve si manovrano i segnali di protezione dalla parte di Roma Trastevere, quelli in partenza per la stessa direzione, i deviatoi che immettono dalla I alla IV linea ed alcuni dichetti bassi per comandare alle manovre.

SEGNALI DI PROTEZIONE.

a) *dalla parte di Roma Tuscolana.* — Semaforo a candeliere a due stanti situato al km. 6+528, a sinistra della linea per rispetto ai treni cui comanda. L'ala di 1ª categoria applicata allo stanto più alto comanda l'ingresso dei treni sul binario di corsa (seconda linea); a detta ala di I categoria è accoppiata l'ala di avviso del segnale di partenza della seconda linea per Roma Trastevere di cui al successivo punto *d*). L'ala di 1ª categoria, applicata allo stante più basso, comanda l'ingresso dei treni sulle linee 3ª e 4ª. Detto semaforo a candeliere è preceduto da un semaforo a piantana dritta con ala di avviso situata al km. 5+728, a sinistra della linea per rispetto ai treni cui comanda;

b) *dalla parte di Roma Trastevere.* — Semaforo a candeliere a due stanti posto al km. 7+771 a sinistra della linea per rispetto ai treni cui comanda. L'ala di 1ª categoria, applicata allo stante più alto, comanda l'ingresso dei treni sul binario di corsa (prima linea). A detta ala di 1ª categoria è accoppiata l'ala di avviso del segnale di partenza, dalla 1ª linea per Roma Tuscolana di cui al successivo punto *c*). L'ala di 1ª categoria, applicata allo stante più basso comanda l'ingresso dei treni sulle linee III e IV. Detto segnale è preceduto da due segnali di avviso a piantana diritta, situata rispettivamente ai km. 8+500, e km. 8+612, a sinistra delle linee per rispetto a treni cui comandano e le cui ali sono accoppiate a quelle di 1ª categoria manovrate dalla cabina A di Roma Trastevere, per comandare le partenze da Roma Trastevere Centrale e da Roma Trastevere Scalo verso Roma Tuscolana.

Il segnalamento di partenza è costituito come segue:

c) *verso Roma Tuscolana.* — Semaforo di prima categoria con piantana a sbalzo, a sinistra della linea rispetto ai treni cui comanda posto al km. 7+ 036 per comandare le partenze dalla prima linea;

— semaforo di prima categoria con piantana diritta a destra delle linee rispetto ai treni cui comanda posto al km. 6+769 per comandare alle partenze dalle linee III e IV;

d) *verso Roma Trastevere.* — Semaforo di prima categoria con piantana a sbalzo, a sinistra della linea per rispetto ai treni cui comanda posto al km. 7 + 402,50 per le partenze dalla II linea; semaforo speciale a sbalzo pure a sinistra delle linee per rispetto ai treni cui comanda posto al km. 7 + 487,90 per le partenze dalle linee III e IV.

All'ala di 1ª categoria di ciascuno di detti segnali di partenza verso Trastevere è accoppiata un'ala di avviso con significato di segnali di avviso di quelli di 1ª categoria a protezione di Roma Trastevere C. e di Roma Trastevere Scalo verso Roma Tuscolana.

Le cabine *A* e *B* sono collegate a mezzo del telefono fra loro e con l'Ufficio Movimento della stazione di Ostiense.

SERVIZI CUI LA STAZIONE È ABILITATA.

Dalla stessa data la stazione di Ostiense, attualmente ammessa al servizio viaggiatori bagagli e cani e che funziona come raccordo della stazione di Roma Trastevere per il servizio di scarico e carico delle merci a grande ed a piccola velocità a vagone completo, con le norme dell'O. S. 324-1911 resta abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani, nonchè al servizio merci a grande velocità ed a piccola velocità a carro completo o da considerarsi tali, senza alcuna limitazione in servizio interno, cumulativo italiano ed internazionale.

In conseguenza di quanto precede cessano di aver vigore pei trasporti da e per la stazione di Ostiense le disposizioni relative alle concessioni di carico e scarico di cui agli O. S. 324-1911, n. 7, 1918, n. 35-1921 e successivi, i quali rimangono abrogati.

SCRITTURE E VERSAMENTI.

Per quanto riguarda le attribuzioni contabili del capo stazione nonchè per le scritturazioni riflettenti i servizi viaggiatori bagagli e cani e di trasporti merci, valgono le norme pubblicate con l'O. S. 160-1909 e successive modificazioni.

La effettuazione dei versamenti degli introiti alla Cassa Compartimentale di Roma continuerà con la periodicità di due giorni (lettera *C* del prospetto allegato all'O. S. 275-1908).

Per le aggiunte e modificazion da apportare alle pubblicazioni in uso si dovrà:

— nella prefazione generale all'orario generale di servizio (edizione marzo 1921) a pag. 13 considerare il nome Ostiense come scritto in carattere minuscolo; e sostituire alla lettera B esposto di contro al nome Ostiense l'indicazione L. O.

— nel prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato (edizione giugno 1914) a pag. 41 di contro al nome di Ostiense nelle colonne 8, 10 e 13 devonsi esporre rispettivamente le lettere G, O ed S col richiamo (9) nelle colonne 16 e 18 devonsi esporre rispettivamente la lettera *F* ed il n. 40 riportando in calce alla pagina stessa l'annotazione:

(9) limitatamente ai trasporti a vagone completo).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Circolare N. 42.

Mutui al personale.

Stante il gran numero di domande per mutui già pervenute a questa Direzione Generale la cui liquidazione assorbe tutta la disponibilità dei fondi dalla legge concessi, si è nella spiacevole con-

tingenza di portare a conoscenza del personale che le richieste che eventualmente fossero da oggi presentate non potranno trovare sfogo prima del venturo esercizio.

Coloro pertanto che non potessero attendere questo dilazionamento, indipendente dalla volontà dell'Amministrazione potranno valersi della facoltà prevista dalla legge 30 giugno 1908, n. 335, rivolgendosi agli Istituti di credito autorizzati a conceder prestiti.

Si rammenta con l'occasione che la liquidazione delle domande già presentate deve procedere ineluttabilmente, per disposizione di legge, secondo l'ordine cronologico, e che perciò si rende superflua ogni sollecitazione.

Circolare N. 43.

Invio delle contabilità ai Controlli.

Per ovviare ad irregolarità e disguidi, che con una certa frequenza si lamentano nell'invio dei pacchi delle contabilità ai Controlli, si ricorda alle stazioni che, secondo le disposizioni della Circolare n. 71-920, i diversi pacchi A, B, C, D, delle contabilità destinate agli uffici di Firenze devono essere riuniti in uno solo e spediti all'indirizzo generico « *Controllo prodotti - Firenze* » e quelli destinati agli uffici di Torino (E. F. G. H.) debbono esser riuniti in un sol collo e indirizzati « *Controllo Prodotti - Torino* ».

Per miglior norma, si ripete in appresso la distinta dei documenti che ciascun pacco deve contenere:

PACCO A - Conto corrente riassuntivo Mod. C1-502 e relativi allegati, specificati nel quadro G del modulo medesimo, compresi, quindi, i prospetti del debito e del credito mod. C1-307 per la gestione viaggiatori in servizio interno, cumulativo italiano ed internazionale, mod. C1- 438 cc. per tutte le gestioni del servizio ferroviario marittimo, mod. C1-418 per il servizio merci interno,

modulo C1-423 per il servizio cumulativo italiano e mod. C1-427 per il servizio cumulativo internazionale, nonchè il mod. C1-443 « *Depositi per richiesta vagoni* » G. V. e P. V., C1-463 « *Depositi per note di affrancazione* », G. V. e P. V. e mod. C1-553 delle stazioni di transito con le Amministrazioni secondarie non partecipanti al Controllo Comune.

PACCO B - Contabilità viaggiatori, bagagli e merci del servizio diretto terrestre-marittimo con la Sicilia (via Mare Napoli-Palermo) e cumulativo ferroviario-marittimo con la Sardegna e contabilità merci del servizio ferroviario-marittimo con la Dalmazia , compresi gli elenchi degli assegni pagati relativi a tali servizi (mod. C1-457 cc.) e relative schede, e i mod. C1-445 cc. degli introiti diversi dai servizi stessi, il tutto scortato dall'elenco delle carte che si trasmettono, mod. C1-613, unico per tutte le gestioni.

PACCO C - Contabilità viaggiatori, bagagli e telegrafo del servizio interno, cumulativo italiano ed internazionale, insieme con tutti i relativi documenti.

Ciascuna di dette contabilità deve essere posta sotto fascia e munita dell'apposito cartellino (Mod. C1-604 viaggiatori, C1-605 bagagli e C1-606 telegrafo). Al pacco stesso va unito l'elenco delle carte che si trasmettono, mod. C1-610.

PACCO D - Contabilità merci del servizio cumulativo Italiano a Grande e Piccola Velocità (compreso il servizio ferroviario-marittimo con l'Arcipelago Toscano) e cioè: i riassunti spedizioni ed arrivi (questi ultimi coi documenti di trasporto relativi): i riepiloghi dei riassunti; i documenti relativi agli assegni pagati (mod. C1-457 con annesse schede), più gli altri documenti inerenti a detta contabilità (Mod. C1-484, C1-490, C1-573). Al pacco è da unirsi pure l'elenco carte, mod. C1-612.

PACCO E - Contabilità merci del servizio cumulativo internazionale a Grande e Piccola Velocità (compreso il ferroviario-marittimo cogli scali esteri) e cioè: i riassunti spedizioni ed arrivi (questi ultimi coi documenti di trasporto relativi); i riepiloghi dei riassunti; i documenti relativi agli assegni pagati (mod. C1-457 con annesse schede), più gli altri documenti inerenti a detta

contabilità (mod. CI-484, CI-490 e CI-573). A questo pacco va unito anche l'elenco delle carte che si trasmettono, mod. CI-612 A.

PACCO F - *a*) Riassunti spedizioni Mod. CI-419 e riassunti arrivi Mod. CI-428 (con allegati i documenti di trasporto) relativi ai trasporti a Grande e Piccola Velocità, effettuati per conto dei Servizi dell'Amministrazione.

b) Riassunti spedizione e riassunti arrivi mod. CI-429 (con allegati i documenti di trasporto) riguardanti i trasporti a Grande e Piccola Velocità in servizio interno, effettuati in conto corrente per conto dei Ministeri.

PACCO G - Elenchi Moduli CI-457 con relative schede concernenti gli assegni pagati ai mittenti sui trasporti a grande e piccola Velocità del servizio interno.

PACCO H - Contabilità merci del servizio interno Grande e Piccola Velocità e cioè: riassunti spedizioni ed arrivi (questi ultimi con i relativi documenti di trasporto); i riepiloghi dei riassunti; l'elenco degli introiti diversi (Mod. CI-445), e gli altri documenti inerenti alla contabilità del servizio interno (Mod. CI-484 e CI-467), il tutto accompagnato dall'elenco delle carte che si trasmettono (mod. CI-611).

Resta inteso che l'invio dei pacchi delle contabilità agli uffici di Controllo interessati deve avere luogo, come finora, per il tramite dell'Ispettore di riparto del Servizio Movimento.

Le stazioni autorizzate a compilare i riassunti delle spedizioni e degli arrivi per giornata o per cinquina, devono inviare quelli della 1^a, 2^a, 4^a e 5^a cinquina, come praticano attualmente, ogni cinque giorni direttamente ai Controlli di competenza (Istruzione N. 1 del 1911. Bollettino 21 del 25 maggio).

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Circolare N. 44.

Esami di abilitazione alle funzioni di Conduttore e Conduttore Principale.

La Sessione di esami per l'abilitazione alle funzioni di Conduttore e Conduttore principale, che era stata indetta con la circolare n. 28, pubblicata nel Bollettino Ufficiale n. 27 in data 6 luglio c. a. è revocata.

Comunicazioni.

OPERA DI PREVIDENZA A FAVORE DEL PERSONALE

Legge 19 giugno 1913, n. 641, modificata dal decreto Luogotenenziale 1° agosto 1918, n. 1197 e dalla legge 7 aprile 1921, n. 370.

Dopo la comunicazione fattasi nel bollettino n. 32 del 10 agosto 1922, la Giunta dell'Opera di Previdenza ha approvato, a tutto il 30 settembre 1922, le seguenti liquidazioni:

LIQUIDAZIONI	Indennità di buonuscita (Art. 1 n. 1 della legge)				Sussidi temporanei ad orfani. (Art. 1 n. 2 della legge)		Assegni alimentari vitalizi. (Art. 1 n. 3 della legge)		Rimborsi di trattenute (Art. 3 della legge)			
	ad agenti		a famiglie						ad agenti		a famiglie	
	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo	N.	Importo
Approvate dal 1° luglio 1922 a tutto il 30 settembre 1922.	1831	9,228 811.77	100	321,404.39	73	49,485 —	3	1,920 —	26	3,198.97	2	215.63
Si ha un totale nell'esercizio 1922-23	1831	9,228,811.77	100	321,404.39	73	49,485 —	3	1,920 —	26	3,198.97	2	215.63

Si aggiunge che durante lo stesso trimestre sono stati anche approvati, in applicazione delle leggi 7 aprile 1921, n. 368 e 370, altri supplementi d'indennità di buonuscita, per complessive lire 27,639,07, spettanti agli agenti già cessati dal servizio a partire dal 1° marzo 1920, o alle loro famiglie,

Sulla disponibilità dell'Opera furono approvate dal Comitato, dopo il 30 giugno 1922, le seguenti concessioni:

1. — Sussidi temporanei ad orfani di pensionati (Art. 1, n. 2, lett. *c* della legge).

Francesco, orfano del deviatore pensionato Dallorto Gio, Batta (49669): L. 240 annue, con decorrenza 1° luglio 1922.

2. — ASSEGNI ALIMENTARI A CONGIUNTI BISOGNOSI

(Art. 1, n. 2, lett. *e* della legge).

1) PIROTTI Angela, sorella del deviatore PIROTTI Agostino (53417); L. 300 annue vitalizie con decorrenza 1° luglio 1922.

2) RAGLIANTI Pilade, padre del macchinista RAGLIANTI Cafiero (78530): L. 600 annue vitalizie con decorrenza 1° luglio 1922;

3) BENEDETTI Maria, madre della scrivana CONSOLI Gina (164188): L. 600 annue vitalizie con decorrenza 1° luglio 1922.

4) RENZETTI Maria, vedova dell'operaio di 2ª categoria NERONE Romeo (170557): L. 300 annue con decorrenza 1° luglio 1922 e fino al 30 giugno 1927.

5) BERTOLIN Stella, vedova del manovratore FERRARESE Napoleone (164255): L. 600 annue con decorrenza al 1° luglio 1922 e fino al 30 giugno 1927.

6) GIUBBINI Angelo, padre del cantoniere PIETRO (177111): L. 300 annue vitalizie, con decorrenza 1° luglio 1922.

7) DE CARLI Paolina, vedova del guardiano pensionato VIECELI Francesco (31023): L. 300 annue, con decorrenza 1° luglio 1922 e fino al 30 giugno 1927.

8) CINQUINA Filomena vedova del manovale i. p. AMORE Antonio (198717): L. 600 annue, con decorrenza 1° luglio 1922 e fino al 30 giugno 1927.

3. — RICOVERO DI ORFANI IN ISTITUTI DI EDUCAZIONE E DI ISTRUZIONE.

(Art. 2, penultimo capoverso della legge).

1) LIVIO, orfano del manovratore MORI Giuseppe (129506).

2) GIUSEPPE, orfano del cantoniere PASERO Gio Batta (152923).

3) ADA, orfana del capo fermata di 2ª classe ORSINI Domenico (80946).

4) Mario, orfano dell'operaio di 1ª categoria Amandonico Angelo (87018).

5) Iride, orfana dell'operaio di 1ª classe Gallo Vincenzo (121799);

6) Saverio, orfano del fuochista Canonico Felice (137556).

7) Maria, orfana dell'inserviente Vitale Antonino (175804).

8) Assuntina, orfana del capo squadra cantoniere Misuraca Damiano (91456).

9) Ignazio, orfano del manovale D'Angelo Giuseppe (160842).

10) Corrado, orfano del guardiano Faccio Aristide (119629).

11) Emanuela, orfana dell'ispettore Civiletti ing. Benedetto (100799);

12) Antonio, orfano del guardiano Francavilla Salvatore (29613).

13) Luciano, orfano del fuochista Andreon Amleto (144374).

14) Isabella, orfana del manovale Sasso Francesco (155650).

15) Italia, orfana dell'operaio di 2ª categoria Scattigno Vincenzo (151251.

16) Onofrio, orfano del capo squadra merci Iori Emilio (33019);

17) Vezio, orfano del guardiano Simonini Francesco (84333).

18) Vincenzo, orfano del deviatore Patria Francesco (131589).

19) Olga, orfana del manovale Ulisse Gaspare (114098).

20) Ilio, orfano del capo stazione di 3ª classe Carli Carlo (77828).

4. — REVOCHE DI CONCESSIONI GIÀ PRECEDENTEMENTE APPROVATE.

Ricovero di orfani.

1) FELICE, orfano del capo squadra cantonieri MISURAGA Damiano (91456): (vedi bollettino n. 32 del 10 agosto 1922).

2) GIOVANNI, orfano del manovale D'ANGELO Giuseppe (160842); (vedi bollettino n. 15, del 13 aprile 1922);

3) EDA, orfana del manovale ULISSE Gaspare (114098); (vedi bollettino n. 32, del 10 agosto 1922);

4) EMIDIA, orfana del capo stazione di 3ª classe CARLI Carlo (77828); (vedi bollettino n. 32, del 10 agosto 1922).

DONAZIONI.

Dai sigg. ing. comm. CARONES Luigi Filippo, capo divisione del Servizio Personale ed Affari Generali, cav. SACCHETTI Guido, ispettore principale del Servizio Personale ed Affari Generali, e GRAZIOLI Mario, segretario di 1ª classe del Servizio Ragioneria, con particolare destinazione al fondo pro-orfani del terremoto Calabro-Siculo 1908, rispettivamente le somme di L. 61, di L. 50 e di L. 30.80, importo di una giornata di stipendio percepita in più per aver prestato servizio il 1° maggio 1922.

Dal Capo stazione di Erpelle Cosina, la somma di L. 160.

Da alcuni funzionari ed impiegati dell'ufficio 2° del Servizio Movimento e Traffico, con particolare destinazione al fondo pro-orfani del terremoto Calabro Siculo 1908, la somma di lire 535, importo di una giornata di stipendio percepita in più per aver prestato servizio il 1° maggio 1922.

Dai Capi dei Compartimenti di Milano e di Ancona, rispettivamente le somme di lire 231.30 e di lire 171.50, residui di sottoscrizioni fatte tra i ferrovieri di quei Compartimenti, per una corona di fiori al compianto Direttore Generale comm. ing. ragionier Carlo Crova.

Dall'Associazione Nazionale ferrovieri di Bologna, la somma di lire 500 al fine di onorare la memoria del compianto Direttore Generale, comm. ing. rag. Carlo Crova.

Per *il Direttore Generale*
A. Alessandri.

SENTENZA

Furto in ferrovia - Ripari di solida materia - Qualifica della rottura - Art. 404, n. 4 del Cod. Pen.

Il furto commesso mediante rottura delle cordicelle e dei piombi di chiusura dei carri ferroviari, è qualificato *a norma dell'articolo* 404, *n.* 4 *del codice penale.*

CASSAZIONE PENALE. — II Sezione. — Sentenza 8 maggio 1922. (*Pres.* Nonis; *P. M.* de Carolis). — Prelati, Balbini ed altri ricorrenti, avverso sentenza 17 agosto 1921 della Corte di Bologna.

Omissis.

Considerato che il ricorso è infondato.

Con il primo motivo si sostiene che nella specie mancavano i requisiti necessari per aversi la qualifica della rottura. Se non che la Corte di merito ritenne che la polvere fu involata da carri chiusi, e quindi con rottura dei piombi, e il copertone rubato era assicurato con legami e con piombi ai carri ferroviari (circostanza questa che risulta specialmente dalla sentenza del Tribunale).

Questo Supremo Collegio ha già stabilito, in molteplici sentenze, che il furto, commesso mediante rottura delle cordicelle e dei piombi di chiusura dei carri ferroviari, è qualificato a norma dell'art. 404, n. 4 del codice penale. Basta, all'uopo, ricordare (senza ripetere argomenti già noti) cosa significhi « riparo di solida materia » di cui è cenno in codesta disposizione, per convincersi della esattezza della massima. La relazione ministeriale sul progetto del codice penale disse che la qualifica consisteva « nel vincere con violenza gli ostacoli materiali che la difesa privata oppone all' « altrui cupidigia ». Sicchè, deve ritenersi riparo di so-

lida materia qualunque ostacolo l'uomo pone a difesa della proprietà, purchè sia efficace; ostacolo che l'agente deve vincere mediante adeguato sforzo fisico.

Questa interpretazione è rafforzata dal fatto che, per esempio, non si dubita che la rottura di un vetro, quantunque sia fragile, costituisca la qualifica in parola, come appare chiaramente e dai lavori preparatori del codice penale e dalla giurisprudenza. Ed allora non si può dubitare che se la merce è sottratta da un carro ferroviario, e se l'agente, per raggiungere il suo scopo delittuoso, rompe, mediante mezzi meccanici, la chiusura dello sportello fermato con legami e piombo, si commette furto con la qualifica della rottura.

Massimario

Personale - Dimissioni di ufficio - Assenza o presenza in servizio.

L'istituto della dichiarazione di dimissioni d'ufficio per assenza arbitraria oltre i dieci giorni, quale preveduto dall'art. 165 *Reg. Pers., non richiede necessariamente una inchiesta precedente vera e propria, non avendo carattere disciplinare.*

L'assenza dal servizio, o la presenza in servizio, non può giudicarsi se non con riguardo diretto ed esclusivo al posto in cui l'impiegato sia stato destinato a prestare l'opera sua.

CONSIGLIO DI STATO. — IV Sezione. — 12 maggio 1922. (*Pres.* Sandrelli; *est.* Cristofanetti). — Caputo contro Ferrovie Stato.

Personale - Provvedimento dell'Amministrazione ferroviaria - Ricorso alla IV Sezione del Consiglio di Stato notificato al Ministero dei Lavori Pubblici - Inammissibilità.

E' inammissibile il ricorso notificato al Ministero dei lavori pubblici contro un provvedimento preso dall'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato.

La comparizione in giudizio dell'Amministrazione, che pregiudizialmente eccepisce la nullità del ricorso, non vale a sanare tale nullità, che importa la decadenza.

CONSIGLIO DI STATO. — IV Sezione. — 12 maggio 1922. (*Pres.* Sandrelli; *est.* Ambrosino). — Minotta contro Ferrovie Stato.

Personale - Azione disciplinare ed azione giudiziaria - Loro indipendenza - Inapplicabilità delle norme disciplinari previste dal Regolamento del personale del 1917.

L'azione disciplinare amministrativa è indipendente dall'azione giudiziaria, e quindi fatti che potrebbero eventualmente costituire base idonea per un'azione penale possono dall'Amministrazione essere liberamente valutati e giudicati disciplinarmente all'infuori dell'azione del giudice ordinario.

Alle inchieste ed ai giudizi disciplinari sono sempre applicabili le norme del regolamento del personale 22 *luglio* 1906, *e quindi è inammissibile il ricorso per violazione di norme contenute nel regolamento personale del* 13 *agosto* 1917.

CONSIGLIO DI STATO. — IV Sezione. — 12 maggio 1922. (*Pres.* Sandrelli; *est.* Cristofanetti). — Raffa contro Ferrovie Stato.

Personale - Fornitura o rimborso di medicinali - Facoltà dell'Amministrazione - Cura lattea - Preventiva autorizzazione dell'Ispettorato sanitario.

In virtù delle disposizioni vigenti è lasciata all'Amministrazione delle Ferrovie dello Stato la facoltà di compilare l'elenco tariffa dei medicinali, cui hanno diritto alcune categorie di agenti ed in tale facoltà è compresa quella di modificare, restringere, ampliare il suddetto elenco tutte le volte che l'Amministrazione creda opportuno.

L'Amministrazione non è tenuta al rimborso delle spese per cura lattea, quando tale cura non sia stata preventivamente autorizzata dall'ufficio sanitario competente.

PRETURA DI REGGIO CALABRIA. — Sentenza 21, 28 luglio 1922, (*est.* Singlitico). Vazzana contro Ferrovie Stato.

ANNO XV - N. 42

19 OTTOBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1868) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

COMUNICATI

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI o LICENZIATI
perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
GIANOLIO Rinaldo (145769)	Segretario	Condannato a cinque mesi di reclusione ed a L. 125 di multa, per furto di oggetti e di denaro, commesso in Torino dal 18 al 20 marzo 1922 in danno di Donati Maria; nonchè per truffe commesse in Torino il 9 gennaio e nei primi di marzo 1922. (Sentenza 23 maggio 1922 del Tribunale di Torino).
FALCONE Carlo	Manovale avventizio	Condannato ad un anno di reclusione per furto di tessuti commesso in danno della Ferrovia. (Sentenza 31 maggio 1922 della Corte d'Appello di Catanzaro.
ANFUSO Antonino (3821)	Deviatore	Condannato a quattordici mesi di reclusione per furto di kg. 18 di gusci di mandorle, commesso il 28 maggio 1920 nella stazione di Siracusa. (Sentenza 30 agosto 1920 del Tribunale di Siracusa).
SIRAGUSA Vincenzo	Manovale avventizio	Condannato a quattro mesi di reclusione per furto qualificato di un fiasco di vino commesso nella stazione di Palermo il 12 gennaio 1922. (Sentenza 24 marzo 1920 del Tribunale di Palermo).
VIZZINI Michelangelo (154378)	Assistente sale	Condannato ad un anno di reclusione per furto di vino, commesso il 7 febbraio 1920, nello Scalo Ferroviario di Roccapalumba. (Sentenza 28 aprile 1920 del Tribunale di Termini).
MORESSA Giorgio (158778)	Manovale in prova	Condannato a cinque mesi di reclusione per correità in furto di un pacco con tre prosciutti, commesso il 30 agosto 1919, nello Scalo Ferroviario di Udine. (Sentenza 22 marzo 1921 del Tribunale di Udine).
TASSINARI Augusto (150504)	Manovale	Condannato a sei anni ed un mese di reclusione ed a L. 1400 di multa per correità in truffe di somme varie, com-

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
		messe dal marzo fino alla prima decade del giugno 1919 in Torino, Racconigi ed altrove, in danno di numerosi privati; nonchè per millantato credito, e per correità in falso, reati commessi nelle medesime circostanze di tempo e di luogo. (Sentenza 27 gennaio 1921 del Tribunale di Torino).
EUSEBIO Leopoldo (9113)	Segretario di 1ª classe	Condannato a cinque anni, quattro mesi e cinque giorni di reclusione ed a L. 291 di multa, per truffa di L. 68125 e per alterazione di documenti contabili, reati commessi in Rimini dal dicembre 1915 al febbraio 1920, in danno delle Ferrovie dello Stato. (Sentenza 1° febbraio 1922 della Corte d'Appello di Bologna).
BUSCALDI Carlo (137042)	Deviatore	Condannato a cinque mesi di reclusione ed a L. 125 di multa per ricettazione dolosa di sei pezze di cotone provenienti da furto commesso in danno delle Ferrovie dello Stato, l'8 ed il 9 aprile 1920. (Sentenza 26 giugno 1922 della Corte d'Appello di Milano).

A parziale modificazione del comunicato inserito nel *Bollettino Ufficiale* n. 12 del 24 marzo 1921, si porta a conoscenza del personale interessato che, in conseguenza del disposto delll'art. 16 del R. decreto 13 marzo 1921, n. 341, gli esami di concorso per Capi squadra cantonieri verranno tenuti per ogni singola Divisione o Delegazione rispettivamente per il numero di posti appresso indicati:

Divisione di	TORINO	posti	N.	20
Id.	MILANO	»	»	20
Id.	VENEZIA	»	»	12.
Id.	GENOVA	»	»	8
Delegazione	TRIESTE	»	»	5
Divisione di	BOLOGNA	»	»	16
Id.	FIRENZE	»	»	10
Id.	ANCONA	»	»	10
Id.	ROMA	»	»	12
Delegazione	CAGLIARI	»	»	4
Divisione di	NAPOLI	»	»	14
Id.	REGGIO C.	»	»	9
Id.	BARI	»	»	16
Id.	PALERMO	»	»	28

Ordine di servizio N. 80.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Cooperativa di consumo fra ferrovieri » di Treviso è ammessa a fruire per le proprie spedizioni, della tariffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative

ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167/1911.

Il nome della detta cooperativa deve quindi essere aggiunto nell'allegato *A*, al citato regolamento, ristampato con l'ordine di servizio n. 48/1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 81.

Modificazioni alle norme contabili - Gestione viaggiatori - Biglietti d'abbonamento.

(Vedasi ordine di servizio n. 184-1921).

L'Istruzione allegata all'ordine di servizio n. 184/1921 deve ritenersi annullata e sostituita da quella compresa nel presente ordine di servizio.

Tanto per gli Uffici autorizzati all'emissione dei biglietti d'abbonamento, quanto per le stazioni e le Agenzie, le nuove disposizioni entreranno in vigore col 1° novembre p. v..

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5 *e* 22.

Allegato all'ordine di servizio N 81–1922.

ISTRUZIONE relativa all'invio ed alla contabilizzazione dei biglietti di abbonamento ordinari ed a tariffa ridotta; dei biglietti di abbonamento speciali, con o senza percorso di congiunzione; delle carte di autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo per viaggi di corsa semplice e dei fascicoli per le traversate marittime.

A partire dal 1º gennaio 1922, il sistema delle rivalse contabili viaggiatori è abolito e l'invio e la contabilizzazione dei biglietti di abbonamento, delle carte di autorizzazione e dei fascicoli suddetti dovranno effettuarsi con le seguenti modalità:

a) OPERAZIONI DEGLI UFFICI DI EMISSIONE DEI BIGLIETTI DI ABBONAMENTO.

Gli uffici di emissione indicati nell'elenco incluso nella presente invieranno i biglietti direttamente alle stazioni che devono effettuarne la consegna, accompagnati, anzichè dalle rivalse contabili viaggiatori, da una distinta sistema a decalco (nuovo modello CI 247), in piego raccomandato scortato da mod. G. 75. Il tagliando superiore di detto modulo rimarrà alla stazione; quello inferiore dovrà essere invece restituito immediatamente all'Ufficio, il quale, non ricevendolo entro cinque giorni, ne solleciterà la restituzione, iniziando poi, se del caso, pronte indagini per conoscere la sorte toccata ai relativi biglietti.

Del detto Mod. CI 247 dovranno essere compilati, col sistema a decalco, tre esemplari, uno da usarsi come sopra, uno da inviarsi al Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze, *quale allegato al nuovo mod CI 248* di cui in appresso ed il terzo da conservarsi in atti dall'ufficio emittente.

Le distinte dei biglietti emessi (mod. CI 226 e 138), da compilarsi giorno per giorno, dovranno, unitamente al prospetto delle situazioni di casellario (mod. CI 1348) essere mensilmente inviate (sommate e riepilogate), entro il giorno 20 del mese successivo a quello cui si riferiscono, al Controllo Viaggiatori e bagagli in Firenze, tenendo presente che la scritturazione dei biglietti sui detti moduli CI 226 e 138 dovrà farsi per numero progressivo, distintamente per specie e classe. Nella colonna « osservazioni » delle accennate distinte si farà cenno di quegli abbonamenti che in seguito alle indagini risultassero smarriti.

I biglietti rifiutati dai titolari per erronea compilazione, dovranno, previo annullamento, essere ritornati alle stazioni insieme con quelli emessi in sostituzione, onde dar modo alle stazioni stesse di accreditarsi del relativo importo sul prospetto mod. CI 302.

I biglietti emessi in sostituzione di altri in corso di utilizzazione saranno inviati, pure alle stazioni, accompagnati dalla distinta mod. CI 247, per la consegna ed il conseguente addebitamento integrale, salvo alle stazioni stesse di accreditarsi dell'importo del biglietto ritirato sul mod. CI 302, esigendo

dall'abbonato la differenza di prezzo fra i due biglietti, che sarà versata cogli altri introiti a pareggio dei conti.

I biglietti emessi in sostituzione di quelli dichiarati smarriti dal titolare saranno inviati alle stazioni, per la consegna e l'addebitamento, sul riassunto mod. CI 258, della sopratassa che l'abbonato è tenuto a pagare.

Delle sostituzioni suaccennate gli uffici faranno cenno nelle relative distinte Mod. CI 226 e 138 nella colonna « osservazioni ».

I biglietti di abbonamento a pagamento rateale, emessi per cambio di classe e da utilizzarsi all'inizio del periodo da convalidare (ordine di servizio n. 97-1913), dovranno essere scritturati sulle distinte Mod. CI 226 cón opportuna annotazione, senza prezzo, e rimessi alle stazioni incaricate della consegna ai titolari, accompagnati da lettera raccomandata.

Sarà pure da compilarsi, col sistema a decalco, per ciascuna stazione, un elenco di tutte le distinte Mod. CI 247 relative ai biglietti ad ognuna forniti durante il mese, valendosi all'uopo del nuovo Mod. CI 248.

La scritturazione sui detti moduli CI 248 (1) dovrà limitarsi alla indicazione della data d'invio, del numero d'ordine e dell'importo complessivo di ciascuna distinta Mod. CI 247.

Detti elenchi, Mod. CI 248, da completarsi pure giorno per giorno, dovranno essere regolarmente totalizzati e poi riepilogati a chiusura contabile su apposita distinta, sistema a decalco, per la quale viene istituito il nuovo Modulo CI 249, il cui importo complessivo dovrà concordare col totale delle distinte Mod. CI 226 e 138.

Agli elenchi Mod. CI 248 dovranno, come si è detto, allegarsi le relative distinte Mod. CI 247 e tanto i detti elenchi, quanto la distinta Mod. CI 249, saranno da inviarsi al Controllo Viaggiatori e bagagli in Firenze entro il giorno 20 del mese successivo a quello cui si riferiscono, insieme alle distinte Mod. CI 226, CI 138 ed al Mod. CI 1348.

Le Divisioni Movimento e Traffico e le Delegazioni restano incaricate di consentire l'emissione delle carte di autorizzazione in sostituzione di quelle denunziate smarrite e di impartire le disposizioni atte ad impedire l'uso abusivo di tali carte.

b) Operazioni speciali delle stazioni autorizzate all'emissione di biglietti di abbonamento, delle carte d'autorizzazione e dei fascicoli di scontrini per le traversate marittime.

Le stazioni di cui al foglio 7 del Bollettino Commerciale n. 19-1921, messe alla vendita di:

— abbonamenti per l'intera rete a pronto pagamento e della validità di uno, due o tre mesi;

(1) In occasione di ristampa il modello stesso verrà opportunamente modificato.

— abbonamenti speciali a pronto pagamento e senza congiunzione, della validità di uno, due o tre mesi;

— carte d'autorizzazione per l'acquisto di biglietti a metà prezzo (1);

— fascicoli di scontrini per traversate marittime; si addebiteranno sul riassunto Mod. CI 259 anche dei biglietti che inviano, colle modalità seguite dagli uffici, di cui al comma *a*), ad altre stazioni, salvo ad accreditarsi sul riepilogo Mod. CI 302, quadro C *bis*, in cifra complessiva, del corrispondente importo, allegando, al riepilogo stesso, a giustificazione delle partite iscrittevi, tanti elenchi Mod. CI 248, da compilarsi col sistema a decalco nel modo indicato al comma *a*), quante sono le stazioni che ne hanno fatto richiesta e corredandoli delle relative distinte Mod. CI 247.

Detti elenchi Mod. CI 248 dovranno essere riepilogati sulla distinta Modulo CI 249, da allegarsi pure al Mod. CI 302.

Analogamente a quanto è stabilito per gli Uffici, anche le stazioni emittenti, non ricevendo entro cinque giorni il tagliando inferiore delle distinte Mod. CI 247 dei biglietti d'abbonamento, delle carte d'autorizzazione e dei fascicoli per le traversate marittime spediti ad altre stazioni, ne solleciteranno la restituzione ed in caso di smarrimento dei relativi recapiti ne riferiranno alle competenti Divisioni Movimento o Delegazioni d'Esercizio, per le relative indagini e per le disposizioni da impartirsi onde evitarne l'uso abusivo.

Per le carte di autorizzazione da emettersi in sostituzione di altre dichiarate smarrite, occorre la preventiva autorizzazione della Divisione Movimento e Traffico o della Delegazione d'Esercizio. Le carte stesse dovranno poi contabilizzarsi come annullate sul riassunto CI 259, allegandovi la lettera che ne autorizza il rilascio.

Sulla nuova carta dovrà risultare la seguente annotazione: « In sostituzione di quella n. ....stessa specie, categoria e validità, denunciata smarrita ».

« Autorizzazione della Divisione Movimento e Traffico o Delegazione d'Esercizio di . . . . con lettera n.... del . . . . ».

La sopratassa dell'1 per cento ed il deposito cauzionale di L. 5, da riscuotersi in tal caso, giusta il disposto dell'art. 8 delle condizioni particolari di applicazione della tariffa, allegato 6, dovranno scritturarsi sul Mod. CI 258, praticandovi opportuna annotazione.

Nel caso che la nuova carta d'autorizzazione debba essere consegnata al richiedente da una stazione che non sia quella emittente, l'invio dovrà avere luogo con la distinta Mod. CI 247, sulla quale sarà da indicarsi l'importo da riscuotersi dal richiedente all'atto della consegna.

---

(1) Il prezzo dei biglietti emessi dietro esibizione delle carte di autorizzazione, dovrà determinarsi nel modo indicato al punto VII delle « Avvertenze » della parte I del Prontuario dei prezzi pei trasporti dei viaggiatori. Non è ammesso il rilascio dei biglietti di cui trattasi in servizio cumulativo con le ferrovie concesse.

Per i cambi di categoria delle dette carte d'autorizzazione, le stazioni contabilizzeranno per l'intero importo la nuova carta, sulla quale ripeteranno gli estremi di validità di quella sostituita, da unirsi al riepilogo Mod. CI 302 a giustificazione del corrispondente credito.

Se la nuova carta d'autorizzazione deve essere consegnata al richiedente da altra stazione, anche in questo caso l'invio dovrà avere luogo con Mod. CI 247, facendovela figurare per l'intero importo e la stazione ricevente si regolerà nel modo indicato al punto 6º del successivo comma *c*).

Per i biglietti di abbonamento, carte d'autorizzazione e fascicoli per le traversate marittime, *in fornitura*, annullati per erronea compilazione, si dovranno seguire le modalità di cui agli art. 14 e 23 delle « Norme per il servizio contabile della gestione viaggiatori ».

Per i biglietti d'abbonamento la cui emissione è di esclusiva competenza degli uffici, dovranno da tutte le stazioni essere osservate le disposizioni e norme stabilite dal successivo comma *c*) - (punti dall'1 al 5 incluso).

I nuovi stampati occorrenti agli uffici ed alle stazioni dovranno essere richiesti, nei modi d'uso ai competenti magazzini, ed i vecchi Mod. CI 224, CI 247 (color bianco e giallo) e CI 249 saranno da restituirsi al Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze.

c) Operazioni delle stazioni in genere

Le stazioni non comprese nel foglio 7 del Bollettino commerciale n. 19-1921 si regoleranno come appresso:

1. Ricevuti i biglietti, le carte d'autorizzazione ed i fascicoli di scontrini per le traversate marittime, restituiranno, col primo treno utile, all'ufficio di emissione o alla stazione emittente, a seconda dei casi, il tagliando inferiore del Mod. CI 247, *trattenendo in atti il tagliando superiore*.

2. Scrittureranno, di volta in volta, sullo scartafaccio (e quindi sul Mod. CI 210 per le stazioni che ne sono fornite) l'importo complessivo delle distinte CI 247 concernenti i biglietti, le carte di autorizzazione ed i fascicoli per le traversate marittime ricevuti, facendo figurare i singoli importi, fino a che non siano incassate, in rimanenza, fra i titoli da regolarizzare.

3. Invieranno al Controllo Viaggiatori e bagagli con lettera raccomandata scortata da Mod. G. 75, i biglietti, le carte d'autorizzazione ed i fascicoli per le traversate marittime, non ritirati nel termine prescritto di 5 giorni dall'inizio della loro validità, nonchè quelli rifiutati o sostituiti per erronea compilazione, o per domanda del titolare (in corso di utilizzazione) previo annullamento con taglio trasversale, praticato in modo che le due parti del biglietto non abbiano a distaccarsi: del relativo importo si accrediteranno sul prospetto Mod. CI 302.

4. Alla chiusura del periodo contabile (mese o bimestre) registreranno,

sull'apposito riassunto Mod. CI 258 (1), in ordine di data di ricevimento, l'ammontare complessivo di ogni singola distinta Mod. CI 247 tenendo presente che sul riassunto stesso debbono essere contabilizzate le distinte riferibili a *tutti indistintamente* i biglietti, le carte d'autorizzazione ed i fascicoli per le traversate marittime ricevuti dagli uffici e dalle stazioni emittenti, fino all'ultimo giorno del periodo contabile, *compresi quindi anche quelli non ancora ritirati dai viaggiatori, nonchè quelli rifiutati o provvisoriamente respinti per erronea compilazione,* riportando l'importo totale di ciascun riassunto sul riepilogo generale del debito Mod. CI 212 e comprendendo fra le partite in rimanenza, sul conto corrente, l'ammontare di quelli non ancora consegnati al titolare alla fine del periodo contabile.

5. Le stazioni che convalidano il primo scontrino da utilizzarsi di un biglietto di abbonamento a pagamento rateale emesso per cambiamento di classe (Ordine di Servizio n. 97-1913), dovranno unire alla matrice del Mod. CI 203 *bis* emesso il biglietto ritirato al viaggiatore.

6. Le stazioni incaricate della consegna delle carte di autorizzazione emesse per cambio di categoria dovranno addebitarsi sul riassunto CI 258 dell'intero importo della nuova carta emessa, accreditandosi sul CI 302 dell'importo della carta sostituita, che dovrà essere ritirata ed allegata al Modulo CI 302 stesso.

---

(1) In occasione di ristampa il riassunto verrà modificato in modo che meglio risponda allo scopo.

Allegato all'ordine di servizio N. 81-1922.

Uffici incaricati dell'emissione dei biglietti di abbonamento ordinari, a percorso facoltativo, di biglietti di abbonamento per impiegati ferroviari e loro famiglie, e per impiegati dello Stato e loro famiglie.

Sede degli Uffici di emissione	Uffici di emissione	Abbonamenti ordinari	Abbonamenti impiegati ferroviari	Abbonamenti impiegati dello Stato
Ancona	Divisione Movimento e Traffico	●	●	
»	Divisione Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione		●	
Bari	» Movimento e Traffico	●	●	
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione		●	
Bologna	» Movimento e Traffico	●	●	
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione		●	
Firenze	» Movimento e Traffico	●	●	
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione		●	
»	Servizio Materiale e Trazione		●	
»	Officine del Materiale Rotabile		●	
Genova	Divisione Movimento e Traffico	●	●	
»	» Materiale e Trazione		●	
Milano	» Movimento e Traffico	●	●	
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione		●	

Sede degli Uffici di emissione	Uffici di emissione	Abbonamenti ordinari	Abbonamenti impiegati ferroviari	Abbonamenti impiegati dello Stato
Napoli	Divisione Movimento e Traffico	●	●	
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione		●	
»	« Lavori linee calabresi		●	
Palermo	» Movimento e Traffico	●	●	
»	» Materiale e Trazione		●	
»	» Lavori		●	
Reggio C.	» Movimento e Traffico	●	●	
»	» Materiale e Trazione		●	
Roma	» Movimento e Traffico	●	●	
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione		●	
»	Servizio Movimento e Traffico		●	●
»	» Lavori		●	
»	» Elettrificazione		●	
Torino	Divisione Movimento e Traffico	●	●	
»	» Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione		●	
»	Ufficio Elettrificazione		●	
»	Servizio Materiale e Trazione (officine Torino)		●	
Venezia	Divisione Movimento e Traffico	●	●	

Sede degli Uffici di emissione	Uffici di emissione	Abbonamenti ordinari	Abbonamenti impiegati ferroviari	Abbonamenti impiegati dello Stato
Venezia	Divisione Lavori		●	
»	» Materiale e Trazione		●	
Verona	Officine Materiale e Trazione		●	
Cagliari	Delegazione Esercizio	●	●	
Trento	Delegazione Esercizio (ufficio 3°) (Movimento)	●	●	
»	Ufficio Materiale e Trazione		●	
»	» Lavori		●	
Trieste	Delegazione Esercizio (dipartimento V)	●	●	
»	Delegazione Esercizio (dipartimento IV) (Trazione)		●	

Ordine di servizio N. 82.

Facoltà di servizio delle stazioni di Genova Piazza Principe e Genova Piazza Dinegro.

A datare dal giorno 1° novembre 1922 il servizio della grande velocità nella stazione di Genova Piazza Principe resta limitato:

1° Ai trasporti di numerario, carte-valori, oggetti preziosi, oggetti d'arte, di antichità e di collezione, merletti, pizzi a mano seterie, pelli da pellicerie e pellicce manifatturate;

2° Ai trasporti da eseguirsi con treni diretti e accelerati: di merci, di derrate alimentari e di bestiame equino, esclusi i trasporti a carro completo vincolati a dogana.

La detta stazione non è più fornita di piano caricatore di testa e della gru fissa.

Dalla stessa data la stazione di Genova Piazza Dinegro viene abilitata ai trasporti a grande velocità — esclusi i feretri — nonchè a quelli a carro completo vincolati a dogana da inoltrarsi coi treni diretti e accelerati.

In conseguenza di quanto sopra, nella parte prima del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), a pagina 29, di contro al nome della stazione di Genova Piazza Principe si dovrà, nella colonna B, cambiare le indicazioni ivi contenute in G (10) e cancellare nelle colonne 9, 15 e 17 rispettivamente la lettera *A* col richiamo 11, la lettera T ed il numero 4.

A piè di pagina cancellare la nota (11), modificando come appresso la nota (10):

(10) - Limitatamente ai trasporti di numerario, carte-valori, oggetti preziosi, oggetti d'arte, di antichità e di collezione, merletti, pizzi a mano, seterie, pelli da pellicerie e pellicce manifatturate e ai trasporti da eseguirsi coi treni diretti e accelerati di merci, di derrate alimentari e di bestiame equino, esclusi i trasporti a carro completo vincolati a dogana.

Inoltre la nota (8) esposta in calce alla predetta pagina va modificata come segue:

(8) - I trasporti vincolati a dogana si devono indirizzare a Genova Piazza Principe se carteggiati come bagaglio o a grande velocità in collettame con acceleramento, ed a Genova Piazza Dinegro se carteggiati a grande e a piccola velocità od a grande velocità a carro completo con acceleramento. Le merci ecc. ».

Nella stessa pagina 29, di contro al nome della stazione di Genova Piazza Dinegro si dovrà esporre, nella colonna 8, la lettera *G* coi richiami (8) e (13) e cancellare nella colonna 9 l'indicazione « A (8) ». A piè della pagina stessa trascrivere la seguente nota:

(13) - Esclusa dai trasporti di feretri, i quali devono effettuarsi esclusivamente da e per la stazione di Genova Brignole, e dai trasporti che sono da inoltrarsi coi treni diretti ed accelerati, eccezione fatta per quelli a carro completo vincolati a dogana.

Nella « Prefazione Generale all'Orario Generale di servizio » (edizione marzo 1921) di contro al nome di Genova Piazza Dinegro a pagina 11, si dovrà sostituire il richiamo 19 con l' indicazione L. Be-Vb; a pag. 18 si dovrà cancellare all'annotazione 19 il nome di Genova Piazza Dinegro.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 45.

Trasporti in conto corrente della Direzione generale approvvigionamenti e consumi.

Col 31 ottobre 1922 viene a scadere la Convenzione del 29 maggio 1918 stipulata con l'ex Commissariato generale per gli approvvigionamenti e consumi per l'eseguimento in conto corrente dei suoi trasporti di derrate alimentari ed altre merci, di cui l'ordine

di Servizio n. 81 (C) del 1918 e susseguente circolare n. 60 del 1920.

Eppertanto, a partire dal 1° novembre 1922, i trasporti di cui trattasi, da qualsiasi Ufficio od Ente presentati, dovranno essere accettati ed inoltrati soltanto come trasporti ordinari, con pagamento delle relative tasse a norma di tariffa.

Si raccomanda la scrupolosa osservanza della suindicata disposizione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Per *il Direttore Generale*
A. ALESSANDRI.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . . L. 12.00

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti . . . . » 25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc., all'indirizzo che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV – N. 43

26 OTTOBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(1986) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

LEGGE 2 *luglio* 1922, *n.* 951, *concernente lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal* 1° *luglio* 1921 *al* 30 *giugno* 1922 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1921-922, per le concessioni di opere idraulico-forestali dei bacini montani di cui all'art. 15 della legge 13 luglio 1911, n. 774, è fissato in lire 400,000 e quello per le concessioni di opere idrauliche di cui all'art. 53 del testo unico 25 luglio 1904, n. 523, modificato dall'art. 22 della predetta legge 13 luglio 1911, n. 774, nel medesimo esercizio 1921-922, è fissato in lire 500,000 per ciascuna categoria.

Art. 3.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1921-922, per le sovvenzioni di costruzioni ferroviarie, di cui all'art. 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540,

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 10 ottobre 1922, n. 238.

all'art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, e all'art. 8 del decreto Luogotenziale 23 febbraio 1919, n. 303, è fissato in lire 4,000.000.

Resta all'infuori del limite sopra detto l'ammontare delle sovvenzioni da corrispondere a norma dell'art. 2 della legge 21 luglio 1911, n. 848, per la concessione di nuove ferrovie in Sicilia.

Art. 4.

L'art. 15 del R. decreto 3 maggio 1920, n. 558, che fissa il limite della somma complessiva da inscriversi nella parte straordinaria effettiva dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1921-922 al 1925-926, in misura non superiore a quella recata dal progetto del bilancio del Ministero medesimo per l'esercizio finanziario 1920-921, indipendentemente dalle spese per le ferrovie concesse all'industria privata e per le tramvie, è abrogato.

Art. 5.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922, a' termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità allo stato di previsione allegato in appendice alla presente legge.

Art. 6.

Agli effetti dell'art. 38 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con R. decreto 22 aprile 1909, n. 229, il limite massimo delle annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1921-922 in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la loro constatata inabilità, è stabilito nella somma di lire 2,000,000.

Art. 7.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1921-922 in lire 300,000,000.

I fondi occorrenti per raggiungere detto ammontare saranno provveduti dal tesoro mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che riterrà più opportuni.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 2 luglio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

PEANO.

Visto, *Il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

Omissis.

***N. B.* — Si omette, dato il tempo trascorso, la pubblicazione dello stato di previsione allegato alla legge.**

LEGGE 2 *luglio* 1922, *n.* 952, *concernente lo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal* 1° *luglio* 1922 *al* 30 *giugno* 1923 (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 10 ottobre 1922, n. 238.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

Art. 2.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1922-923 per le concessioni di opere idraulico-forestali dei bacini montani, di cui all'art. 15 della legge 13 luglio 1911, n. 774, è fissato in lire 400,000, e quello per le concessioni di opere idrauliche, di cui all'art. 53 del testo unico 25 luglio 1904, n. 523, modificato dall'art. 22 della predetta legge 13 luglio 1911, n. 774, nel medesimo esercizio 1922-923, è fissato in lire 500,000 per ciascuna categoria.

Art. 3.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1922-924 per le sovvenzioni di costruzioni ferroviarie di cui all'art. 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 2 della legge 16 giugno 1907, n. 540, e all'art. 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, e all'art. 8 del decreto Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, è fissato in lire 10,000,000.

Resta all'infuori del limite sopradetto l'ammontare delle sovvenzioni da corrispondere a norma dell'art. 2 della legge 21 luglio 1911, n. 848, per la concessione di nuove ferrovie in Sicilia.

Art. 4.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità allo stato di previsione allegato in appendice alla presente legge.

Art. 5.

Agli effetti dell'art. 38 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con Regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, il limite massimo dell'annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1922-923 in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la loro constatata inabilità, è stabilito nella somma di lire 3,000,000.

Art. 6.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1922-923 in lire 460,000,000.

I fondi occorrenti per raggiungere detto ammontare saranno provveduti dal Tesoro mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che riterrà opportuni.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 2 luglio 1922.

VITTORIO EMANUELE.

PEANO.

Visto, *Il guardasigilli*: LUIGI ROSSI.

APPENDICE allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1922-23.

Bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1922-23.

ENTRATA.

TITOLO I.

Parte ordinaria.

(Art. 18, prima parte, della legge 7 luglio 1907, n. 429)

SEZIONE I.

Rete ferroviaria e stretto di Messina.

§ 1. — *Prodotti dal traffico.*

Prodotti della rete principale		3.200.000.000 —
A) Viaggiatori	1.200.000.000 —	
B) Bagagli e cani	60.000.000 —	
C) Merci a grande velocità . .	300.000.000 —	
D) Merci a piccola velocità accelerata	140.000.000 —	
E) Merci a piccola velocità ordinaria	1.500.000.000 —	
2. Prodotti delle ferrovie secondarie sicule:		5.000.000 —
A) Viaggiatori	4.000.000 —	
B) Bagagli e cani	40.000 —	
C) Merci a grande velocità . . .	250.000 —	
D) Merci a piccola velocità accelerata	10.000 —	
E) Merci a piccola velocità ordinaria	700.000 —	

3. Prodotti delle Ferrovie Sarde		15.000.000 —
A) Viaggiatori	8.500.000 —	
B) Bagagli e cani	300.000 —	
C) Merci a grande velocità . .	1.800.000 —	
D) Merci a piccola velocità accelerata	250.000 —	
E) Merci a piccola velocità ornaria	4.150.000 —	
4. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina:		3.000.000 —
A) Viaggiatori	800.000 —	
B) Bagagli e cani	80.000 —	
C) Merci a grande velocità . .	250.000 —	
D) Merci a piccola velocità accelerata	400.000 —	
E) Merci a piccola velocità ordinaria	1.470.000 —	
	Totale del § 1 . . .	3.223.000.000 —

§ 2. — *Introiti indiretti dell'esercizio.*

5. Redditi patrimoniali		8.000.000 —
A) Pigioni di locali	3.500.000 —	
B) Affitto di terreni ad aree di deposito	600.000 —	
C) Vendita di prodotti del suolo	300.000 —	
D) Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi	1.500.000 —	
E) Canoni per concessioni di binari di raccordo	1.200.000 —	
F) Canoni per pedaggi e attraversamenti	400.000 —	
G) Diversi	500.000 —	

6. Telegrammi privati	800.000 —
7. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo	5.000.000 —
8. Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria	8.500.000 —
9. Prodotti per servizi accessori	6.500.000 —
10. Introiti indiretti delle Ferrovie secondarie sicule	200.000 —
11. Introiti indiretti delle Ferrovie Sarde	250.000 —
12. Introiti della gestione marittima di Genova molo vecchio	10.000.000 —
13. Utili di magazzino	45.000.000 —
TOTALE del § 2 . . .	84.250.000 —

§ 3. — *Entrate eventuali.*

14. Proventi eventuali		35.000.000 —
A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate nelle sezioni di Tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia	2.000.000 —	
B) Interessi a debito delle cessate Società ferroviarie, con Ditte, Imprese, Agenzie, ecc. .	1.000.000 —	
C) Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori e per inadempimento di patti contrattuali (cap. 70 della spesa) . . .	2.000.000 —	
D) Differenze di cambio	10.000.000 —	
E) Eccedenze di tassazione, assegni non rimborsati ed eccedenze di cassa.	*per memoria*	
F) Diversi	20.000.000 —	

15. Entrate eventuali delle ferrovie secondarie sicule *per memoria*
16. Entrate eventuali delle ferrovie sarde . . . . *per memoria*
17. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (art. 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 e art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) . . . . *per memoria*
18. Sovvenzioni del Tesoro per colmare il disavanzo della gestione . . . . *per memoria*
19. Ricupero di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme e valori . . . . *per memoria*
20. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto . . . . *per memoria*

TOTALE del § 3 . . . 35.000.000 —

§ 4. — *Introiti per rimborsi di spesa.*

21, Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa . . . 22.000.000 —

A) Trasporti per conto dello Stato 2.000.000 —

B) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi . . . . 3.000.000 —

C) Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori . . . . . . 2.000.000 —

D) Trasporti per conto della gestione autonoma di magazzini 14.500.000 —

E) Concorso del Ministero della pubblica istruzione nei viaggi dei maestri elementari . . . . 200.000 —

F) Trasporti in borsa comune colle Società ferroviarie in corrispondenza . . . . *per memoria*

C) Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali	300.000 —	
H) Terremoto	*per memoria*	
I) Diverse	*per memorie*	
22. Ricuperi di carattere generale:		78.000.000 —
A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale	24.000.00 —	
B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi	18,000.000 —	
C) Prestazioni per altre ferrovie	800.000 —	
D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose	100.000 —	
E) Ricuperi di spese per il servizio sanitario	300.000 —	
F) Ricuperi di contributi al fondo pensioni e sussidi	100.000 —	
G) Ricuperi diversi	22.700.000 —	
H) Tasse d'esercizio per raccordi e per carico e scarico in punti determinati	12.000.000 —	
23. Ricuperi dei servizi		43.000.000 —
24. Introiti a rimborso spese delle ferrovie secondarie sicule		400.000 —
25. Introiti a rimborso di spese delle Ferrovie Sarde .		1.000.000 —
26. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei Servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti.		7,540.000 —
27. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª)		10.000 —

28. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune . . . . . 5.000.000 —
29. Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capitolo 107 della spesa) . . . . . 2.500.000 —

Totale del § 4 . . . 159.450.000 —

Totale della Sezione I . . . 3.501.700.000 —

SEZIONE II.

Navigazione.

§ 1. — *Prodotti della navigazione con le isole.*

30. Passeggeri . . . . 11.000.000 —
31. Merci . . . . 3.000.000 —
32. Bestiame . . . . 1.000.000 —

Totale del § 1 . . . 15.000.000 —

§ 2. — *Introiti diversi della navigazione con le isole.*

33. Noli marittimi . . . . 400.000 —
34. Sovvenzioni del Tesoro per la navigazione con le isole . . . . 2.700.000 —
35. Ricuperi diversi e versamenti di materiali fuori uso od esuberanti . . . . 200.000 —

Totale del § 2 . . . 3.300.000 —

§ 3. — *Prodotti della navigazione libera.*

36. Introiti dei servizi di navigazione libera	*per memoria*
37. Prelievo dal fondo di riserva per i rischi della navigazione libera	*per memoria*
Totale del § 3 . . .	—
Totale della Sezione II . . .	18.300.000 —

SEZIONE III.

Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.

38. Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (cap. 58 della spesa)	*per memoria*
39. Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 59 della spesa)	*per memoria*
40. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 59 della spesa):	*per memoria*
41. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (cap. 60 della spesa):	*per memoria*
42. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie	*per memoria*

43. Introiti a reintegro di capitoli di spese delle ferrovie secondarie sicule:

A) Concorso di terzi nelle spese di straordinaria manutenzione	*per memoria*
B) Versamento a magazzino di materie provenienti dai lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	*per memoria*
C) Versamento di materiali provenienti dalla parte metallica dell'armamento	*per memoria*

D) Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori uso	*per memoria*	
44. Introiti a reintegro di capitoli di spesa delle Ferrovie sarde		*per memoria*
A) Concorso di terzi nelle spese di straordinaria manutenzione	*per memoria*	
B) Versamento a magazzino di materie provenienti dai lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore	*per memoria*	
C) Versamenti di materiali provenienti dalla parte metallica dell'armamento	*per memoria*	
D) Ricavo dalla demolizione od alienazione di materiale stabile messo fuori uso	*per memoria*	
45. Materiale fuori uso e di demolizione — Ricavi destinati alle spese di rinnovamento dei piroscafi		*per memoria*
TOTALE della Sezione III . . .		—

RIASSUNTO DELLE ENTRATE ORDINARIE.

Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali.

Sezione I. — Rete ferroviaria e Stretto di Messina.

Titolo I. — Parte ordinaria.

§ 1. — Prodotti del traffico	3.223.000.000 —
§ 2. — Introiti indiretti dell'esercizio	84.250.000 —
§ 3. — Entrate eventuali	35.000.000 —
§ 4. — Introiti per rimborsi di spesa	159.450.000 —
TOTALE della Sezione I . . .	3.501.700.000 —

Sezione II. — Navigazione . . . . 18.300.000 —
Sezione III. — Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa . . —

TOTALE titolo I. — Parte ordinaria 3.520.000.000 —

TITOLO II.

Parte straordinaria.

(Art. 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429).

46. Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale . . . . 390.000.000 —
47. Sovvenzioni del Tesoro per i lavori di elettrificazione delle linee ferroviarie . . . . 270.000.000 —
48. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro . . . . 90.100.000 —

A) Rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, e di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniali (cap. 83 della spesa) . . . . *per memoria*

B) Ricavo dalla vendita dei beni immobili (cap. 82 e 83 della spesa) . . . . *per memoria*

C) Materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario (cap. 82 e 83 della spesa) . *per memoria*

D) Versamento a magazzino di materiali d'esercizio esuberanti *per memoria*

E) Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile . . . . 80.100.000 —

F) Contributo della parte ordinaria per spese di migliorie . .	*per memoria*	
G) Concorsi di mutui per la elettrificazione delle linee (cap. 73 della spesa)	10.000.000 —	
H) Diversi	*per memoria*	
Totale del titolo II . . .		750.100.000 —

TITOLO III.

Magazzini, officine e scorte.

§ 1. — *Gestione autonoma dei magazzini.*
(Art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429)

49.	Fondi forniti dal Tesoro per aumento della dotazione di magazzino	160.000.000 —
50.	Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, comma 1° e 5° della legge 7 luglio 1907, n. 529 modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372)	*per memoria*
51.	Forniture ai servizi (cap. 90 della spesa)	1.800.000.000 —
52.	Ricavi per vendite e accrediti diversi (somma da rientegrare al cap. 90 della spesa)	*per memoria*
53.	Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (cap. 91 della spesa)	*per memoria*
54.	Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (cap. 91 della spesa)	*per memoria*
55.	Prelevamento dal fondo di compensazione per le oscillazioni nei prezzi del combustibile (capitolo 92 della spesa)	*per memoria*
56.	Prelevamenti dal fondo di assicurazione contro i rischi di mare per i trasporti riguardanti la gestione di magazzino (cap. 93 di spesa)	*per memoria*
	Totale del § 1 . . .	1.960.000.000 —

§ 2. — *Officine e scorte.*

57. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine locomotive, dipendenti dal servizio materiale e trazione, dagli stabilimenti governativi e dall'industria privata (cap. 95 della spesa) . . . . 760.000.000 —

A) Officine del materiale rotabile, officine locomotive ed officine del materiale mobile. . . 300.000.000 —

B) Officine dei depositi e squadre rialzo . . . . 210.000.000 —

C) Stabilimenti di altri Amministrazioni governative e dell'industria privata . . . . 250.000.000 —

58. Corrispettivo dei lavori fatti da cantieri di elettrificazione (cap. 96 della spesa) . . . . 20.000.000 —

59. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del servizio lavori (cap. 97 della spesa) . . . . . . 32.000.000 —

60. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (cap. 98 della spesa) . . . . 35.000.000 —

A) Servizio materiale e trazione 20.000.000 —

1. Scorte fisse per le officine dei depositi e squadre rialzo . . . . . 7.200.000 —

2. Parco sale montate e carrelli completi . . . . 12.800.000 —

B) Servizio movimento e traffico — Riparti tecnici . . . . 160.000 —

C) Esercizio ferrovie secondarie Sicule . . . . 300.000 —

D) Esercizio ferrovie Sarde . . . *per memoria*

E) Cantieri per i lavori di elettrificazione	12.600.000 —	
F) Esercizio navigazione	2.000.000 —	
TOTALE del § 2 . . .		847.000.000 —
TOTALE del titolo III . . .		2.807.000.000 —

TITOLO IV.

Industrie speciali.

61. Sfruttamento boschi		*per memoria*
A) Ricuperi di spese d'impianto (capitolo 99-*A* della spesa) . .	*per memoria*	
B) Ricavi dell'esercizio (capitolo 99-*B* della spesa)	*per memoria*	
62. Piantagioni e culture speciali — Introiti e ricuperi della gestione		*per memoria*
TOTALE del titolo IV . . .		—

TITOLO V.

Gestione del fondo pensioni e sussidi.
(Legge 9 luglio 1908, n. 418).

63. Ritenute al personale		100.500.000 —
A) Ordinarie (lettera *a* dell'articolo 3 e parte prima dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	99.000.000 —	
B) Straordinarie (lettera *b* dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	1.500.000 —	
C) Riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	*per memoria*	
64. Entrate diverse		1.000.000 —

65. Annualità corrispondente all'integrazione a carico dell'Amministrazione per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 1° aprile 1919	40.000.000 —
66. Annualità corrispondente all'integrazione a carico di altre Amministrazioni dello Stato per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 30 giugno 1919, al personale inscritto al fondo pensioni e passato alla loro dipendenza	200.000 —
67. Contributo dell'Amministrazione o delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale	*per memoria*
68. Interessi sulle somme costituenti il patrimonio del fondo pnesioni e sussidi	28.000.000 —
69. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nell'Amministrazione di valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi	500.000 —
70. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 103 della spesa)	7.000 —
TOTALE del titolo V . . .	170.207.000 —

TITOLO VI

Gestione delle case economiche pei ferrovieri.

(Legge 14 luglio 1907, n. 553).

PATRIMONIO.

71. Somme mutuate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (articolo 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 105 della spesa)	20.000.000 —

GESTIONE.

72. Affitto delle case	2.700.000 —
73. Proventi diversi	300.000 —
74. Prelevamenti dal fondo di riserva (terzo capoverso dell'art. 10 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233)	*per memoria*
TOTALE del titolo VI . . .	23.000.000 —

TITOLO VII.

Opera previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita.

(Legge 19 giugno 1919, n. 641 e legge 7 aprile 1921, n. 370).

75. Contrbiuto dell'Amministrazione in ragione del 9 per mille degli stipendi e paghe del personale	19.000.000 —
76. Contributo del personale in ragione del 9 per mille dello stipendio o paga	11.000.000 —
77. Multe al personale	1.500.000 —
78. Quota sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire 100	130.000 —
79. Ritenute al personale per assegni supplementari vitalizi	*per memoria*
80. Interessi sul fondo dell'opera di previdenza a favore degli orfani e buonuscita	2.000.000 —
81, Canone a carico della gestione rivendita libri e giornali (lire 50.000)	50.000 —
82. Utile netto della gestione pubblicità nelle stazioni e nei treni	250.000 —
83. Entrate eventuali	*per memoria*
84. Interessi e prelevamenti dal fondo a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto del 1908 . .	50.000 —
TOTALE del titolo VII . . .	33.000.000 —

TITOLO VIII.

Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale.

(Art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641).

PATRIMONIO.

85.	Somme fornite dalla Cassa depositi e prestiti . .	10.000 000 —
86.	Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui .	20.000.000 —

GESTIONE.

87.	Introiti alla gestione	26.000.000 —
	TOTALE del titolo VIII . . .	56.000.000 —

TITOLO IX.

Mutui a Cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale.

(Legge 5 ottobre 1920, n. 1432).

88.	Cassa depositi e prestiti - Mutui autorizzati per cooperative costruttrici di case economiche e popolari	*per memoria*
89.	Società cooperative fra il personale per la costruzione di case economiche e popolari - Rimborso di interessi e quote di ammortamento ad estinzione di mutui	*per memoria*
	TOTALE del titolo IX . . .	—

TITOLO X.

Operazioni per conto di terzi.

90.	Operazioni attinenti ai trasporti	1.500.000.000 —
91.	Operazioni attinenti al personale	25.000.000 —

92. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	1.500.000.000 —
93. Operazioni per conto della Direzione generale dei combustibili	*per memoria*
TOTALE del titolo X . . .	3.025.000.000 —

TITOLO XI.

Partite di giro.

---

94. Tasse erariali (cap. 130 della spesa)	130.000.000 —
95. Imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie (cap. 131 della spesa)	100.000.000 —
96. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo 132 della spesa)	200.000 —
97. Contributo del centesimo di guerra (cap. 133 di spesa)	*per memoria*
98. Marche da bollo ritenute a terzi (cap. 134 di spesa)	7.000.000 —
99. Imposta sui trasporti pel tratto confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (cap. 135 di spesa)	120.000 —
100. Imposta e sovrimposta sui profitti dipendenti dalla guerra (cap. 136 della spesa)	*per memoria*
101. Mandati di anticipazione estinti (cap. 131 di spesa)	*per memoria*
TOTALE del titolo XI . . .	237.320.000 —

RIASSUNTO DELL'ENTRATA.

TOTALE titolo I - Parte ordinaria . . .	3.520.000.000 —
Titolo II - Parte straordinaria	750.100.000 —
TOTALE delle entrate ordinarie e straordinarie	4.270.100.000 —

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III - Magazzini officine e scorte:	
§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini	1 960.000.000 —
§ 2. — Officine o scorte	847.000.000 —
Titolo IV - Industrie speciali	—
Titolo V - Gestione del fondo pensioni e sussidi . .	170.207.000 —
Titolo VI - Gestione delle case economiche pei ferrovieri	23.000.000 —
Titolo VII - Opera di previdenza per gli orfani, ecc.	33.980.000 —
Titolo VIII - Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale	56.000.000 —
Titolo IX - Mutui a Cooperative ferroviarie costruttrici, ecc.	—
Titolo X - Operazioni per conto di terzi	3.025.000.000 —
TOTALE delle gestioni speciali ed autonome	6.115.187,000 —
Titolo XI - Partite di giro	237.320.000 —
TOTALE generale dell'entrata . . .	10.622.607.000 —

SPESA.

TITOLO I.

Parte ordinaria.

SEZIONE I.

Spese d'esercizio delle ferrovie dello Stato e dello stretto di Messina.

(Art. 19, primo capoverso e art. 20 della legge 7 luglio 1907, n 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372)

§ 1. — *Servizi della Direzione generale.*

1. Personale		76.000.000 —
A) Uffici centrali ed uffici distaccati	40.000.000 —	
B) Magazzini, depositi ed agenzia	36000.000 —	

2. Forniture spese ed acquisti		11.000.000 —
A) Uffici centrali ed uffici distaccati	2.500.000 —	
B) Magazzini, depositi ed agenzie	8.500.000 —	
Totale del § 1 . . .		87.000.000 —

§ 2. — *Servizio Movimento e Traffico.*

3. Personale		810.000.000 —
A) Servizio centrale, divisione e reparti tecnici	56.000.000 —	
B) Controlli prodotti	15.500.000 —	
C) Stazioni	530.500.000 —	
D) Depositi del personale viaggiante	208.000.000 —	
4. Forniture, spese ed acquisti		70.000.000 —
A) Servizio centrale, divisioni e reparti tecnici	3.500.000 —	
B) Controlli prodotti	500.000 —	
C) Stazioni	44.000.000 —	
D) Depositi del personale viaggiante	1.000.000 —	
E) Convogli.	18.400.000 —	
F) Manutenzione impianti telegrafici, telefonici ed altri impianti elettrici della illuminazione, orologi e misure metriche	2.000.000 —	
G) Manutenzione delle linee telegrafiche	600.000 —	
5. Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni		40.000.000 —
6. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo		9.000.000 —
Totale del § 2 . . .		929.000.000 —

§ 3. — *Servizio Materiale e Trazione.*

7. Personale			357.000.000 —
A) Servizio centrale, divisioni e reparti d'ispezione		26.000.000 —	
B) Locomozione a vapore (Dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie		285.000.000 —	
C) Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche)		12.000.000 —	
D) Pulizia, verifica e untura veicoli		34.000.000 —	
8. Forniture, spese ed acquisti			590.000.000 —
A) Servizio centrale, divisioni e reparti tecniici		1.400.000 —	
B) Locomozione a vapore		579.600.000 —	
1) Combustibile	530.000.000 —		
2) Spese diverse	49.600.000 —		
C) Locomozione elettrica		7.000.000 —	
1) Energia elettrica per la trazione dei treni e combustibile per le centrali elettriche	5.000.000 —		
2) Spese diverse	2.000.000 —		
D) Pulizie, verifica e untura veicoli		2.000.000 —	
9. Manutenzione di materiale rotabile			500.000.000 —
TOTALE del § 3			1.497.000.000 —

§ 4. — *Servizio Lavori.*

10. Personale		338.000.000 —
A) Servizio centrale, divisioni, sezioni e reparti	40.000.000 —	
B) Sorveglianza della linea . .	90.000.000 —	
C) Manutenzione della linea	198.000.000 —	
D) Operai	10.000.000 —	
11. Forniture, spese ed acquisti		14.000.000 —
A) Servizio centrale, divisioni, sezioni e reparti	1.800.000 —	
B) Linea	12.200.000 —	
12. Manutenzione delle linee		76.000.000 —
Totale del § 4 . . .		428.000.000 —

§ 5. — *Unità speciale - Elettrificazione.*

13. Personale		9.500.000 —
A) Uffici centrali e distaccati . .	1.800.000 —	
B) Manutenzione degli impianti di elettrificazione	7.700.000 —	
14. Forniture, spese ed acquisti		900.000 —
15. Manutenzione degli impianti di elettrificazione . .		2.300.000 —
Totale del § 5 . . .		12.700.000 —

§ 6. *Linee secondarie a scartamento ridotto.*
(Gruppo Sicilia).

16. Personale		8.000.000 —
A) Direzione dell'esercizio . . .	650.000 —	
B) Stazioni e depositi personale viaggiante	2.000.000 —	

C) Condotta locomotive e depositi	1.600.000 —	
D) Pulizia, verifica e untura veicoli	100.000 —	
E) Linea	3.650.000 —	
17. Forniture, spese ed acquisti		6.000.000 —
A) Direzione d'esercizio	25.000 —	
B) Stazioni e depositi personale viaggiante	100.000 —	
C) Convogli	20.000 —	
D) Locomozione	5.750.000 —	
1. Combustibile 5.200.000 —		
2. Spese diverse . 550.000 —		
E) Linea	105.000 —	
F) Indennizzi	*per memoria*	
18. Manutenzione materiale rotabile		2.500.000 —
19. Manutenzione della linea		300.000 —
Totale del § 6 . . .		16.800.000 —

§ 7. — *Ferrovie sarde.*

20. Personale		14.000.000 —
A) Direzione d'esercizio	900.000 —	
B) Stazioni e depositi personale viaggiante	5.800.000 —	
C) Condotta locomotive e deposito	2.500.000 —	
D) Pulizia, verifica ed untura veicoli	300.000 —	
E) Linea	4.500.000 —	
21. Forniture, spese ed acquisto		11.500.000 —
A) Direzione d'esercizio	180.000 —	
B) Stazioni e depositi personale viaggiante	260.000	
C) Convogli	40.000 —	

D) Locomozione		10.890.000 —	
1. Combustibile	10.000.000 —		
2. Spese diverse	890.000 —		
E) Linea		80.000 —	
F) Indennizzi		50.000 —	
22. Manutenzione materiale rotabile			2.500.000 —
23. Manutenzione della linea			1.200.000 —
TOTALE del § 7 . . .			29.200.000 —

§ 8. — *Navigazione dello stretto di Messina.*

24. Personale		4.500.000 —
25. Forniture, spese ed acquisti		5.000.000 —
A) Combustibile	4.400.000 —	
B) Spese diverse	600.000 —	
TOTALE del § 8 . . .		9.500.000 —

§ 9. — *Spese generali attinenti al personale.*

26. Annualità corrispondente alla integrazione a carico della Amministrazione, per le pensioni liquidate con decorrenza posteriore al 1° aprile 1919 .	40.000.000 —
27. Contributo dell'Amministrazione e delle cessate Amministrazioni ferroviarie o di altre Amministrazioni private in rapporto agli assegni del personale	200.000 —
28. Contributo al fondo « Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita »	19.000.000 —
29. Spese per assegni e indennità diverse al personale	10.400.000 —

30. Gratificazioni al personale (art. 148 delle disposizioni sulle competenze accessorie approvate con decreto luogotenenziale 13 agosto 1917, n. 1393) e modificato coll'art. 11 del decreto luogotenenziale 11 giugno 1919, n. 913	2.687.000 —
31. Oblazioni e sussidi al personale	5.000.000 —
32. Spese per il servizio sanitario (art. 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	4.000.000 —
33. Consiglio generale, Commissioni compartimentali del traffico e commissioni diverse (art. 61, legge 7 luglio 1907, n. 429)	40.000 —
34. Avvisi, orari, pubblicazioni e stampati diversi .	3.000.000 —
35. Imposte tasse	4.500.000 —
36. Spese giudiziali e contenziose	1.800.000 —
37. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino	1.000.000 —
38. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà	1.700.000 —
39. Provvigione e compensi alle agenzie italiane ed estere	1.200.000 —
40. Spese per la sorveglianza dei trasporti	1.600.000 —
41. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre Amministrazioni . . .	3.600.000 —
42. Compensi ad amministrazioni ferroviarie pei servizi coi loro treni	2.300.000 —
43. Spese eventuali	20.000.000 —
TOTALE del § 9 . . .	122.027.000 —

§ 10. — *Servizi secondari.*

44. Servizi accessori ad imprese od in economia . .		2.200.000 —
45. Gestione marittima di Genova Molovecchio . . .		9.000.000 —
A) Personale	900.000 —	
B) Forniture, spese ed acquisti .	8.100.000 —	

46. Annualità per ricostituzione in 50 anni dei capitoli mutuati sul Fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (art. 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553) . 2.000.000 —

TOTALE del § 10 . . . 13.200.000 —

TOTALE della Sezione I . . . 3.174.427.000 —

SEZIONE II.

Esercizio di navigazione.

§ 1. — *Navigazione con le isole.*

47. Personale		5.200.000 —
A) Uffici centrali e uffici distaccati	2.300.000 —	
B) Personale di coperta	1.300.000 —	
C) Personale di macchina . . .	1.500.000 —	
D) Personale ausiliario	100.000 —	
48. Forniture, spese ed acquisti		13.500.000 —
A) Uffici centrali e uffici distaccati	600.000 —	
B) Piroscafi	12.880.000 —	
C) Manutenzione del materiale portuale	20.000 —	
49. Indennizzi		*per memoria*
50. Ancoraggio e spese portuali		*per memoria*
51. Noleggi di piroscafi		*per memoria*
52. Spese generali		500.000 —
A) Di personale	400.600 —	
B) Diverse	100.000 —	

TOTALE del § 1 . . . 19.200.000 —

§ 2. — *Navigazione libera.*

53. Personale	*per memoria*
54. Forniture spese ed acquisti	*per memoria*
55. Noleggi	*per memoria*
56. Assegnazione alla riserva per i rischi di mare .	*per memoria*
57. Spese generali	*per memoria*
TOTALE del § 2 . . .	»
TOTALE della Sezione II . . .	19.200.000 —

SEZIONE III.

Spese complementari.

(Art. 14 della legge 19 luglio 1906, n. 362; art. 20 primo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372).

58. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 38 e 39 dell'entrata		30.000.000 —
59. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo 40 dell'entrata)		29.000.000 —
60. Rinnovamento del materiale rotabile (cap. 41 e 49 dell'entrata)		80.100.000 —
61. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (cap. 43 dell'entrata)		300.000 —
A) Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore	100.000 —	
B) Rinnovamento della parte metallica dell'armamento . . .	75.000 —	
C) Rinnovamento del materiale rotabile	125.000 —	
62. Spese complementari delle ferrovie sarde . . .		712.000 —
A) Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore .	115.000 —	
B) Rinnovamento della parte metallica dell'armamento	222.000 —	
C) Rinnovamento materiale rota bile	375.000 —	

63. Rinnovamento dei piroscafi (art. 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 45 dell'entrata) . . . 660.000 —

64. Migliorie alle linee a carico dell'esercizio (cap. 42 dell'entrata) . . . . *per memoria*

TOTALE della Sezione III . . . 140.772.000 —

SEZIONE IV.

Spese accessorie.

(Art. 20, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'art. 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372).

§ 1. — *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.*

65. Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortimento 184.427.724 77

A) Del valore del materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino e rimborsi anticipati di certificati 3,65 % (art. 1 della legge 25 giugno 1905, numero 261 . . . . 23.720.770 50

B) Delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429) 13.066.519 17

C) Delle somme fornite per spese patrimoniali e rimborsi anticipati di certificati 3,50 % (art. 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638) 137.507.112 36

D) Delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908 1.308.533 49

E) Delle somme fornite per acquisto di 4000 carri e per costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione	1.519.438 97	
F) Delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto dl materiale navale	645.058 54	
G) Delle somme fornite per il materiale di navigazione in eccedenza ai 15 milioni	754.146 73	
H) Delle somme fornite per l'esecuzione di lavori occorrenti alla elettrificazione di linee ferroviarie	5.906.145 01	
I) Delle somme fornite per l'assetto delle ferrovie sarde . . .	***per memoria***	
66. Interessi sulle somme pagate dal Tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (art. 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638)		13.750.000 —
A) Per aumenti della dotazione di magazzino	*per memoria*	
B) Per spese patrimoniali . . .	11.000.000 —	
C) Per materiali di navigazione in eccedenza ai 15 milioni . .	*per memoria*	
D) Per le spese di elettrificazione	2.750.000 —	
67. Reintegro al Fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429)		4,953.275 [illegible]
68. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione		***per memoria***
A) Materiale in servizio permanente	*per memoria*	
B) Compensi per l'uso di carri speciali di proprietà privata	*per memoria*	

69. Contributo per le spese della Corte dei conti (articolo 2 della legge 9 luglio 1905, n. 631)		120.000 —
70. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 14-*C* dell'entrata)		1.000.000 —
71. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto		*per memoria*
72. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamento a rimborso di spesa sostenuta per impianti e lavori di carattere patrimoniale		750.000 —
73. Elettrificazione delle linee (cap. 48-*G* dell'entrata)		10.600.000 —
A) Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamento a rimborso di spese sostenute per impianti e lavori di trazione elettrica	60.000 —	
B) Assegno annuo alla parte straordinaria per concorso alle spese inerenti alla elettrificazione di linee	10.000.000 —	
Totale del § 1 . . .		215.601.000 —

§ 2. — *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.*

74. Trasporti gratuiti per le località colpite dal terremoto	*per memoria*
75. Contributo per riduzioni di tariffa dipendenti da motivi d'interesse generale	*per memoria*
76. Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137)	*per memoria*
Totale del § 2 . . .	»
Totale della Sezione IV . . .	215.601.000 —

RIASSUNTO DELLE SPESE ORDINARIE.

Spese per esércizio e aumenti patrimoniali.

Titolo I. — Parte ordinaria.

Sezione I. — Spese d'esercizio delle Ferrovie di Stato e dello Stretto di Messina:

§ 1. — Direzione generale, Servizi centrali e Ufficio stralcio (esclusi i servizi dell'esercizio)	87.000.000 —
§ 2. — Servizio movimento e traffico	929.000.000 —
§ 3. — Servizio materiale trazione	1.497.000.000 —
§ 4. — Servizio lavori	428.000.000 —
§ 5. — Elettrificazione	12.700.000 —
§ 6. — Ferrovie complementari Sicule	16.800.000 —
§ 7. — Esercizio ferrovie Sarde	28.200.000 —
§ 8. — Navigazione dello stretto di Messina	9.500.000 —
§ 9. — Spese generali dell'Amministrazione	122.027.000 —
§ 10. — Servizi secondari	13.200.000 —
TOTALE Sezione I	3.144.427.000 —
Sezione II. — Esercizio navigazione	19.200.000 —
Sezione III. — Spese complementari	140.772.000 —
Sezione IV. — Spese accessorie:	
§ 1. — Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria	215.601.000 —
§ 2. — Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione	»
TOTALE del titolo I. — Parte ordinaria	3.520.000.000 —

TITOLO II.

Parte straordinaria.

(Art. 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429).

77. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi	*per memoria*

78. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione delle linee assunte in esercizio	*per memoria*
79. Acquisto del materiale rotabile	310.100.000 —
80. Acquisto di galleggianti	*per memoria*
81. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti:	1.000.000 —
A) Materiale rotabile . . . . . . 1.000.000 —	
B) Galleggianti . . . . *per memoria*	
82. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (cap. 48-*C* dell'entrata)	10.000.000 —
83. Lavori in conto patrimoniale ed acquisto di stabili integrati coi proventi del capitolo 48-*A*, *B* e *C* dell'entrata	149.000.000 —
84. Lavori di elettrificazione delle linee	120.000.000 —
85. Miglioramenti alle linee ed agli armamenti . . .	*per memoria*
86. Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111)	*per memoria*
87. Spese straordinarie per provviste e lavori in dipendenza del terremoto 28 dicembre 1908	*per memoria*
88. Aumento della dotazione di magazzino	160.000.000 —
TOTALE del Titolo II . . .	750.100.000 —

TITOLO III.

Magazzini Officine e Scorte.

§ 1. — *Gestione autonoma dei magazzini.*
(Art. 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429).

89. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (capitoli 49 e 51 dell'entrata)	1.960.000.000 —
90. Acconti sulle forniture in corso (capitolo 51 dell'entrata	*per memoria*
91. Rimborso ai fornitori per ritenute di garanzia (ca-	

pitolo 54 dell'entrata) . . . . *per memoria*

92. Assegnazione al fondo di compensazione per le oscillazioni dei prezzi del combustibile (capitolo 55 dell'entrata) . . . . *per memoria*

93. Spese per infortuni marittimi relativi ai trasporti per conto della gestione di magazzino (cap. 56 di entrata) . . . . *per memoria*

94. Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (art. 24, ultimo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429) . . . . *per memoria*

TOTALE del § 1 . . . 1.960.000.000 —

§ 2. *Officine e scorte.*

95. Spese per lavori delle officine dipendenti dal servizio materiale e trazione, dagli Stabilimenti governativi e dall'industria privata (capitolo 57 dell'entrata) . . . . 760.000.000 —

A) Officine del materiale rotabile, officine locomotive ed officine del materiale mobile . . . . . 300.000.000 —
1. Personale . 130.100.000 —
2. Forniture, spese ed acquisti 170.000.000 —

B) Officine dei depositi e squadre di rialzo . . . . 210.000.000 —
1. Personale . . 110.000.000 —
2. Forniture, spese ed acquisti 100.000.000 —

C) Stabilimenti di altre Amministrazioni governative e dell'industria privata . . . . 250.000.000 —

1. Pagamenti per riparazioni al materiale rotabile . . . 225.000.000 —
2. Forniture, spese ed acquisti 25.000.000 —

96. Spese dei cantieri pei lavori di elettrificazione (capitolo 58 dell'entrata) . . . . 20.000.000 —
   A) Personale . . . . 3.000.000 —
   B) Forniture, spese ed acquisti . 17.000.000 —

97. Spese per lavori delle officine del servizio lavori (cap. 59 dell'entrata) . . . . 32.000.000 —
   A) Personale . . . . 6.000.000 —
   B) Forniture di magazzino . . . 26.000.000 —

98. Materiali di scorta; materie ricevute (capitoli 52 e 60 dell'entrata) . . . . 35.000.000 —
   A) Servizio materiale e trazione 20.000.000 —
      1. Scorte fisse per le officine dei depositi e squadra rialzo 7.200.000 —
      2. Parco sale montate e carrelli completi . 12.800.000 —

   B) Servizio movimenti e traffico — Riparti tecnici . . . . 100.000 —
   C) Esercizio ferrovie secondarie Sicule . . . . 300.000 —
   D) Esercizio ferrovie Sarde . . . *per memoria*
   E) Cantieri per i lavori di elettrificazione . . . . 12.600.000 —

1. Scorte fisse	12.000.000 —		
2. Parco autoveicoli . . .	600.000 —		
F) Esercizio navigazione		2.000.000 —	
		TOTALE del § 2 . . .	847.000.000 —
		TOTALE del Titolo III . . .	2.807.000.000 —

TITOLO IV.

Industrie speciali.

99. Sfruttamento boschi		*per memoria*
A) Spese d'impianto (cap. 61-*A*) dell'entrata	*per memoria*	
B) Spese d'esercizio (cap. 61-*B*) dell'entrata	*per memoria*	
100. Piantagioni e colture speciali — Spese della gestione		*per memoria*
	TOTALE del titolo IV . . .	»

TITOLO V.

Gestione del fondo pensioni e sussidi.
(Legge 9 luglio 1908, n. 418)

101. Pensioni	110.000.000 —
102. Sussidi	200.000 —
103. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo 70 dell'entrata)	7.000 —
104. Versamento della Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (art. 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418)	60.000.000 —
TOTALE del Titolo V . . .	170.207.000 —

TITOLO VI.

Gestione delle case economiche pei ferrovieri.

(Legge 14 luglio 1907, n. 553)

PATRIMONIO.

105. Spese per acquisto e costruzione di case (art. 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capitolo 71 dell'entrata)	20.000.000 —
106. Interessi sulle spese fatte durante il periodo di costruzione	300.000 —

GESTIONE.

107. Interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case già abitate (cap. 29 dell'entrata)		1.500.000 —
108. Imposte e sovrimposte		5.000 —
109. Spese di amministrazione, custodia e diverse .		130.000 —
110. Iluminazione, riscaldamento e acqua potabile .		182.000 —
111. Manutenzione ordinaria		400.000 —
112. Manutenzione straordinaria		250.000 —
113. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (art. 50 del regolamento approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233)		*per memoria*
114. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti delle somme per la costituzione del fondo di riserva secondo capoverso dellart. 10 del regolamento approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233):		233.000 —
A) Per temporanee esenzioni di imposte e sovrimposte	180.000 —	
B) Eccedenze attive dei bilanci .	53.000 —	
TOTALE del Titolo VI . . .		23.000.000 —

TITOLO VII.

Opera di previdenza
per gli orfani e le famiglie del personale e buonuscita.
(Legge 19 giugno 1913, n. 641 e 7 aprile 1921, n. 370).

115. Sussidi alle famiglie e spese per raccogliere ed istruire gli orfani	3.000.000 —
116. Indennità di buonuscita	15.000.000 —
117. Assegni alimentari vitalizi	100.000 —
118. Rimborsi di ritenute	*per memoria*
119. Erogazione del fondo a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 1908	50.000 —
120. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti dei residui attivi	15.830.000 —
Totale del Titolo VII . . .	33.980.000 —

TITOLO VIII.

Gestioni dei capitoli del fondo pensioni impiegati in mutui al personale.
(Art. 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641).

Patrimonio.

121. Somme mutuate al personale	30.000.000 —

Gestione.

122. Spese della gestione	26.000.000 —
Totale del Titolo VIII . . .	56.000.000 —

TITOLO IX.

Mutui a Cooperative ferroviarie costruttrici di case economiche e popolari per il personale.

(Legge 5 ottobre 1920, n. 1432).

123. Cassa depositi e prestiti — Mutui autorizzati per cooperative costruttrici di case economiche e popolari — Erogazione d'interessi e quote di ammortamento ed estinzione mutui	*per memoria*
124. Società cooperative fra il personale per la costruzione di case	*per memoria*
A) Somme fornite in conto mutui *per memoria*	
B) Addebito interessi e quota spese generali . . . . *per memoria*	
125. Quota spese generali durante il periodo di ammortamento	*per memoria*
TOTALE del Titolo IX . . .	»

TITOLO X.

Operazioni per conto di terzi.

126. Operazioni attinenti ai trasporti	1.500.000.000 —
127. Operazioni attinenti al personale	25.000.000 —
128. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati	1.500.000.000 —
129. Operazioni per conto della Direzione generale dei combustibili	*per memoria*
TOTALE del Titolo X . . .	3.025.000.000 —

TITOLO XI.

Partite di giro.

130. Versamento delle tasse erariali (cap. 94 dell'entrata	130.000.000 —
131. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale e rispettive famiglie cap. 95 dell'entrata	100.000.000 —
132. Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (cap. 96 dell'entrata)	200.000 —
133. Versamento del contributo dei centesimi di guerra (cap. 97 dell'entrata)	*per memoria*
134. Versamento importo marche da bollo ritenute ai terzi (cap. 98 dell'entrata)	7.000.000 —
135. Versamento all'erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto Confine francese-Modane (capitolo 99 dell'entrata)	120.000 —
136. Versamento dell'imposta e sovrimposta sui profitti dipendenti dalla guerra (cap. 100 entrata)	*per memoria*
137. Mandati di anticipazione emessi (cap. 101 dell'entrata)	*per memoria*
TOTALE del Titolo XI	237.320.000 —

RIASSUNTO DELLA SPESA.

Titolo I. — Parte ordinaria	3.520.000.000 —
Titolo II. — Parte straordinaria	750.100.000 —
TOTALE delle spese ordinarie e straordinarie	4.270.100.000 —

Gestioni speciali ed autonome.

Titolo III. — Magazzini ed Officine:	
§ 1. — Gestione autonoma dei magazzini	1.960.000.000 —
§ 2. — Officine e scorte	847.000.000 —
Titolo IV. — Industrie speciali	»

Titolo V. — Gestioni del fondo pensioni e sussidi .	170.207.000 —
Titolo VI. — Gestione delle case economiche pei ferrovieri	23.000.000 —
Titolo VII. — Opera di previdenza per gli orfani, ecc.	33.980.000 —
Titolo VIII. — Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale	56.000.000 —
Titolo IX. — Mututi a cooperative ferroviarie costruttrici, ecc.	»
Titolo X. — Operazioni per conto di terzi . . .	3.025.060.000 —
TOTALE gestioni speciali ed autonome .	6.115.187.000 —
Titolo XI. — Partite di giro	237.320.000 —
TOTALE generale della spesa . . .	10.622.607.000 —

Visto d'ordine di Sua Maestà

Il Ministro del Tesoro

PEANO.

REGIO DECRETO-LEGGE 22 *settembre* 1922, *n.* 1317, *che proroga i termini per la presentazione delle domande pel trasporto gratuito delle salme dei caduti in guerra.* (1)

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vista la legge 11 agosto 1921, n. 1074, relativa al trasporto gratuito delle salme dei caduti in guerra;

Sentito il Consiglio dei ministri;

(1) **Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 ottobre 1922, n. 247.**

Sulla proposta del nostro ministro segretario di Stato per la guerra, di concerto coi ministri dell'interno, della marina, delle colonie, tel tesoro, dei lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

I termini fissati dall'art. 6 della legge 11 agosto 1921, n. 1074, per la presentazione delle domande pel trasporto gratuito delle salme dei caduti in guerra vengono prorogati fino al 31 dicembre 1922.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 22 settembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — SOLERI — TADDEI — SCHANZER — DE VITO — RICCIO — TEOFILO ROSSI — PARATORE — AMENDOLA.

Visto, *il guardasigilli*: ALESSIO.

REGIO DECRETO 19 *ottobre* 1922, *col quale il gr. uff. ing. Luigi Alzona viene nominato Direttore generale delle ferrovie dello Stato.*

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto l'art. 4 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dalla legge 25 giugno 1909, n. 372;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i lavori pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Il gr. uff. ing. Luigi ALZONA è nominato Direttore Generale delle ferrovie dello Stato, a decorrere dal 16 ottobre 1922.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato della esecuzione del presente decreto.

Dato a San Rossore, addì 19 ottobre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO.

Comunicato

Telegramma-circolare

AL PERSONALE DELLA RETE

Chiamato al posto di Direttore Generale delle Ferrovie dello Stato, rientro con animo lieto nella famiglia ferroviaria, alla quale appartenni già lunghi anni, e a tutto il personale rivolgo il mio più cordiale saluto.

Grave è il compito che occorre assolvere per superare le molteplici difficoltà, finanziarie e tecniche, in cui presentemente si dibatte l'azienda statale ferroviaria, ed assicurare al servizio un andamento che risponda alle esigenze del Paese; ma io confido che ogni categoria del personale darà a tal fine la più volenterosa collaborazione, adempiendo con tutto zelo ai propri doveri e tenendo presente che il raggiungimento delle finalità dell'Azienda e la prosperità di essa riposano principalmente nel migliore e più completo soddisfacimento di quanto l'interesse del pubblico richiede.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Errata-corrige **all'Ordine di Servizio n. 79-1922** (Boll. Uff. 41-1922.

Nell' intestazione dell'Ordine di Servizio n. 79-1922 dopo le parole « servizio merci a grande velocità » aggiungere « ed a piccola velocità ».

Nel capo « Servizio cui la stazione è abilitata » aggiungere alla fine del 1° capoverso dopo le parole « cumulativo italiano ed internazionale » le seguenti: « esclusi i veicoli ed il bestiame da macello ».

Sostituire nell'ultimo capoverso le parole che vengono dopo « a pag. 41 di contro al nome di Ostiense - con le seguenti: « nelle colonne 8, 10, 12 e 13 devonsi esporre rispettivamente le lettere G (9), O (9), B (10) ed S e nelle colonne 16 e 18 devonsi esporre rispettivamente la lettera F ed il n. 40, riportando in calce alla pagina stessa le note:

(9) Limitatamente ai trasporti a vagone completo.

(10) Esclusi gli equini da macello ed il bestiame bovino, ovino e suino pei quali vale la nota *d*) in calce alla pagina 50.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 83.

Viaggi dei funzionari e degli agenti di P. S. in servizio di vigilanza sui treni e sui piroscafi.

A parziale modificazione di quanto è detto al punto 42 dell'Ordine di servizio n. 56-1921 (Bollettino Ufficiale 15-1921) partecipasi che per i viaggi che importino percorsi su linee ferroviarie esercitate dallo Stato ed insieme su linee della navigazione di Stato pei quali è ammesso il rilascio di biglietti *diretti a tariffa*

ordinaria, i funzionari e gli agenti di P. S. in servizio di vigilanza potranno ottenere l'occorrente biglietto (senza pagamento del prezzo segnato sul medesimo) mediante presentazione di un solo buono.

Le relazioni fra le stazioni Sarde dello Stato e quelle del continente (via Civitavecchia), e fra le stazioni del continente e quelle della Sicilia, per le quali è ammesso il rilascio di biglietti diretti del servizio ferroviario-marittimo, sono limitate a quelle indicate rispettivamente nell'allegato 1 « Alle *Condizioni e tariffe pel servizio cumulativo ferroviario - marittimo con la Sardegna* (*edizione* 1° *novembre* 1914) » *e nell'allegato* A *al Regolamento pel trasporto dei passeggeri, dei bagagli, dei valori e delle merci in servizio diretto terrestre-marittimo fra le linee ferroviarie e quelle di navigazione entrambe esercitate dallo Stato* (*edizione* 1° *novembre* 1910).

Per tutte le altre relazioni resta fermo l'obbligo della presentazione di buoni separati da valere distintamente per il percorso ferroviario e per quello marittimo.

Per maggior chiarimento s'indicano nell'elenco che segue le relazioni per le quali è ammesso il rilascio di biglietti in servizio diretto terrestre-marittimo.

Elenco delle relazioni per le quali è ammesso il rilascio di biglietti a tariffa ordinaria in servizio diretto ferroviario-marittimo fra il continente e la Sardegna e la Sicilia.

a) *Servizio fra la Sardegna e il continente.* — Dalle stazioni di: Abbasanta - Berchidda - Bonorva - Cagliari - Chilivani - Decimomannu - Iglesias - Macomer - Maddalena - Monti - Oristano - Oschiri - Paulilatino Ploaghe - Porto Torres - San Gavino - Sanluri - Sassari - Terranova Pausania - Torralba,

alle seguenti:

Alessandria - Ancona - Bari - Bologna (*via Pistoia - Firenze - Roma, o Pistoia - Lucca - Pisa*) - Chieti - Civitavecchia - Cremona (*via Borgo S. Donnino - Noceto - Sarzana - Pisa, o Borgo San Donnino - Parma - Sarzana - Pisa*) - Firenze - Foggia - Genova - Livorno - Milano (*via Borgo S. Donnino - Pisa, o Novi - Genova -*

Pisa) - Napoli - Padova (*via Bologna - Firenze - Roma, o Bologna - Pistoia - Lucca - Pisa*) - Paola - Parma - Pisa - Reggio C. - Roma Termini - Torino P. N. - Venezia S. L. (*via Bologna - Firenze - Roma, o Bologna - Pistoia - Lucca - Pisa*) - Verona P. V. (*via Modena - Bologna - Firenze - Roma, o Modena - Bologna Pistoia - Lucca - Pisa*) - Vicenza (*via Padova - Bologna - Firenze - Roma, o Padova - Bologna - Pistoia - Lucca - Pisa*),

o viceversa.

b) *Servizio fra la Sicilia e il continente.* — Dalle stazioni di: Alcamo Calatafimi - Acireale - Barcellona - Caltagirone - Caltanissetta - Canicatti - Castelvetrano - Castrogiovanni - Calascibetta - Catania - Cefalù - Giardini Taormina - Girgenti - Giarre Riposto - Marsala - Messina C. Le - Milazzo - Modica - Palermo staz. - Patti - Siracusa - Termini Imerese - Terranova di Sicilia -Trapani,

alle seguenti:

Alessandria - Ancona - Bari - Belluno - Bologna - Brindisi - Catanzaro M. - Chieti - Firenze S.M.N. - Foggia - Genova P.P. - Genova P.B. - Livorno S.M. - Milano C. - Napoli C. - Novara - Padova - Parma - Perugia - Pisa C.le - Potenza Inf. - Reggio C. C.le - Roma Termini - Siena - Taranto - Torino P.N. - Treviso - Venezia - Verona P.V. - Vicenza - Udine, o viceversa.

Detto servizio è ammesso inoltre dalla stazione di Palermo a quelle di Trento, Trieste, Piedicolle, Postumia, Sondrio, Tarvisio, Ventimiglia, o viceversa.

Ordine di servizio N. 84.

Circoscrizione dei Reparti d'Ispezione Materiale e Trazione.

(Vedi ordine di servizio n. 124-1920).

Alle Circoscrizioni dei Reparti d'Ispezione Materiale e Trazione, indicate nell'Ordine di Servizio 124 pubblicato nel Bollet-

tino Ufficiale n. 47-1920, deve apportarsi la seguente modificazione:

— Nel Reparto 1° della Divisione Materiale e Trazione di Roma, pagina 866 del Bollettino, nella finca intestata « Depositi con dotazione di locomotive », dopo Roma S.L., aggiungere *Cassino*.

La suesposta variante avrà pratica effettuazione col 1° novembre 1922.

Ordine di servizio N. 85.

Distanze tassabili Cormons - Monfalcone - Nabresina - Postumia, Cormons - Monfalcone - Trieste Centrale, Trieste Centrale, Nabresina - Postumia.

Le distanze valevoli per i trasporti di viaggiatori e bagagli provenienti da Bivio Duino ed oltre, verso Monfalcone, destinati a Nabresina ed oltre verso Divaccia, e viceversa, debbono essere computate con punto di appoggio alla Fermata S. Croce, lasciando facoltà ai viaggiatori di proseguire fino a Trieste, senz'altro pagamento per prendere i treni coincidenti.

Per i trasporti delle cose, invece, da e per le stazioni di cui sopra, le distanze tassabili sono da determinarsi per la via di Bivio Duino.

Le distanze tanto per i trasporti viaggiatori e bagagli, quanto per le merci provenienti da Bivio Duino ed oltre verso Monfalcone e destinati a Trieste Centrale e viceversa, restano computate per la via Bivio Duino, con esclusione di Nabresina.

Le distanze infine riguardanti i trasporti viaggiatori, bagagli e merci provenienti da Trieste Centrale verso Postumia e viceversa, vengono computate per la via di S. Croce-Nabresina.

In indipendenza di quanto sopra le stazioni e agenzie che hanno in fornitura biglietti interessanti il percorso Bivio Duino-Trieste, Bivio Duino - Nabresina e Trieste - Nabresina dovranno

chiedere d'urgenza al Controllo Viaggiatori di Firenze la sostituzione dei biglietti stessi.

Inoltre nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba, Cormons e alla stazione di Cervignano » (edizione 1° gennaio 1921), a pag. 16, di contro al nome della stazione di Nabresina, devesi modificare, nella colonna 3, l'indicazione della linea « Trieste Centrale - Cormons » in « Nabresina - Postumia » e alle pagine dal n. 5 al n. 29 devonsi modificare le distanze a Cormons Transito e Cervignano conforme le risultanze di cui all'allegato *A* al presente ordine di servizio.

Nella parte II - Tabelle polimetriche (edizione 1° marzo 1922) del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato », si devono apportare le seguenti aggiunte e modificazioni:

a) a pag. 21 sostituire le tabelle « (86) Trieste Centrale - Cormons » e « (93) Nabresina - Postumia » rispettivamente con quelle « (86) Cormons - Monfalcone - Trieste Centrale » e « (93) Trieste Centrale - Nabresina - Postumia » di cui all'allegato *B* al presente ordine di servizio ed aggiungere la nuova tabellla « (92-*bis*) Cormons-Monfalcone-Nabresina-Postumia » pure compresa nel predetto allegato *B*;

b) al quadro n. 1 dell'indice grafico delle tabelle polimetriche cambiare il nome di « Nabresina » in « Bivio Duino », ed in relazione alla nuova posizione assunta dalla stazione di Nabresina nelle tabelle di cui al precedente punto *a*), tracciare il raccordo S. Croce - Nabresina;

c) alle pagine sottoindicate modificare, come qui appresso, le indicazioni del numero della tabella, o delle tabelle, di contro ai nomi delle seguenti stazioni, fermate, ecc.:

Pag.	53	Bivio Duino	86.92 bis	Pag.	62	Opicina Camp.	92.92 bis 93
»	55	Capriva	86.92 bis	»	64	Postumia	92 bis 93
»	56	Cormons Staz.	86.92 bis	»	64	Prestanego	92 bis 93
»	56	Cormon Trans.	69.86.92 bis	»	64	Prosecco	92 bis 93
»	57	Divaccia	90.92 bis 93	»	64	Redipuglia	86.92 bis
»	57	Duino Sistiana	86.92 bis	»	65.	Ronchi Sup.	86.92 bis

»	58	Gorizia Merid.	81.86,92 bis
»	58	Gradisca Sdra-ussina	86.92 bis
»	58	Grignano	86.93
»	59	Lesecciano	92 bis 93
»	59	Lucinico	86.92 bis
»	60	Miramare	86.93
»	60	Monfalcone	86.89.92 bis
»	61	Mossa	86.92 bis
»	61	Nabresina	92 bis 93
»	65	Rubbia Savoglia	86.92 bis
»	66	S Pietro del Carso	88.92 bis 93
»	66	Sagrado	86.92 bis
»	66	Santa Croce	86.93
»	67.	Sesana	92 bis 93
»	68.	Trieste Centr.	86.93
»	68.	Trieste punto franco vecchio	80.83.86,93
»	70	Visoglie	86.92 bis

Infine per quanto riguarda le modificazioni da apportarsi nei prontuari manoscritti (edizione aprile 1914) le stazioni e gli uffici di revisione si devono regolare nel modo seguente.

Modificazioni riguardanti i prontuari in uso nelle gestioni merci.

Le stazioni del tronco *Cormons - Gorizia Meridionale - Monfalcone - Bivio Duino* rileveranno le distanze per quelle dei tronchi *Santa Croce - Trieste Centrale - Trieste punto franco vecchio* e *Nabresina - Postumia* dalle nuove tabelle n. 86 e 92-*bis;* modificheranno poi tutte le distanze che nei prontuari stessi sono computate per la via di Opicina Campagna, Divaccia, S. Pietro del Carso, secondo l'aumento che risulterà dal confronto della vecchia con la nuova distanza alle suddette stazioni di diramazione.

Le stazioni del tronco *Santa Croce - Trieste Centrale - Trieste punto franco vecchio* rileveranno le distanze per quelle dei tronchi *Cormons - Gorizia Meridionale - Monfalcone - Bivio Duino* e *Nabresina - Postumia* dalle nuove tabelle n. 86 e 93; modificheranno poi tutte le distanze che nei prontuari stessi sono computate per la via di Monfalcone, Gorizia Meridionale, Cormons, Opicina Campagna, Divaccia, S. Pietro del Carso, secondo la diminuzione o l'aumento che risulterà dal confronto della vecchia con la nuova distanza alle suddette stazioni di diramazione.

Le stazioni del tronco *Nabresina - Postumia* rileveranno le distanze per quelle dei tronchi *Cormons - Gorizia Meridionale -*

Monfalcone - Bivio Duino e *Santa Croce - Trieste Centrale - Trieste punto franco vecchio* dalle nuove tabelle n. 92-*bis* e 93; modificheranno poi tutte le distanze che nei prontuari stessi sono computate per la via di Monfalcone, Gorizia Meridionale, Cormons, secondo l'aumento che resulterà dal confronto della vecchia con la nuova distanza alle suddette stazioni di diramazione.

Le altre stazioni della Venezia Giulia, escluse quelle delle linee Cervignano - Monfalcone e Cervignano - Pontile per Grado, formeranno le nuove distanze della linea *Cormons - Gorizia Meridionale - Monfalcone - Trieste Centrale e punto Franco Vecchio,* e per la stazione di *Nabresina,* che nei loro prontuari manoscritti risultano computate per la via di Nabresina, a mezzo di quelle risultanti dalle nuove tabelle n. 86, 92-*bis* e 93; modificheranno poi tutte le distanze che nei prontuari stessi risultano computate per la via di Monfalcone, secondo l'aumento che risulterà dal confronto della vecchia con la nuova distanza alla suddetta stazione di diramazione.

Tutte le altre stazioni della rete formeranno le nuove distanze per quelli dei tronchi *Santa Croce - Trieste Centrale - Trieste punto Franco Vecchio e Nabresina - Postumia* a mezzo di quelle risultanti dalle nuove tabelle n. 86 e 92-*bis;* modificheranno poi tutte le distanze che nei prontuari stessi sono computate per la via di Opicina Campagna, Divaccia, S. Pietro del Carso secondo l'aumento che risulterà dal confronto della vecchia con la nuova distanza alle suddette stazioni di diramazione.

Tanto nell'Elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza, quanto nell'interno di ciascun prontuario, deve essere cancellato il numero « 227 » indicante la stazione di Nabresina.

Modificazioni riguardanti i prontuari in uso nelle gestioni viaggiatori e bagagli.

Le stazioni del tronco *Cormons - Gorizia Meridionale - Monfalcone - Bivio Duino* rileveranno le distanze per quelle del tronco *Santa Croce - Trieste Centrale* dalla nuova tabella n. 86; formeranno le distanze per quelle del tronco *Nabresina - Postumia* a mezzo di quelle risultanti per Santa Croce nella nuova tabella 93; modificheranno poi le distanze nei prontuari stessi computate per

la via di Divaccia e S. Pietro del Carso secondo l'aumento che risulterà dal confronto della vecchia con la nuova distanza alle suddette stazioni di diramazione.

Le stazioni del tronco *Santa Croce - Trieste Centrale* rileveranno le distanze per quelle dei tronchi *Cormons - Gorizia Meridionale - Monfalcone - Bivio Duino* e *Nabresina - Postumia* dalle nuove tabelle n. 86 e 93; modificheranno poi le distanze nei prontuari stessi computate per la via di Monfalcone, Gorizia Meridionale, Cormons, Divaccia, S. Pietro del Carso secondo la diminuzione o l'aumento che risulterà dal confronto della vecchia con la nuova distanza alle suddette stazioni di diramazione.

Le stazioni del tronco *Nabresina - Postumia* rileveranno le distanze per quelle del tronco *Santa Croce - Trieste Centrale* dalla nuova tabella n. 93; formeranno le distanze per quelle del tronco *Cormons - Gorizia Meridionale - Monfalcone - Bivio Duino* a mezzo di quelle risultanti per Santa Croce nella nuova tabella 86; modificheranno poi le distanze nei prontuari stessi computate per la via di Monfalcone, Gorizia Meridionale, Cormons secondo l'aumento che risulterà dal confronto della vecchia con la nuova distanza alle suddette stazioni di diramazione.

Le altre stazioni della Venezia Giulia, escluse quelle delle linee Cervignano - Monfalcone e Cervignano - Pontile per Grado, formeranno le nuove distanze per quelle della linea *Cormons - Gorizia Meridionale - Monfalcone - Trieste Centrale* e del tronco di linea *Nabresina - Postumia,* che nei loro prontuari manoscritti risultano computate per la via di Nabresina, a mezzo di quelle risultanti dalle nuove tabelle n. 86 e 93; modificheranno poi tutte le distanze che nei prontuari stessi risultano computate per la via di Cormons, Gorizia Meridionale, Monfalcone, Divaccia S. Pietro del Carso secondo l'aumento che risulterà dal confronto della vecchia con la nuova distanza alle suddette stazioni di diramazione.

Infine tutte le altre stazioni della rete formeranno le nuove distanze per quelle dei tronchi *Santa Croce - Trieste Centrale* e *Nabresina - Postumia* a mezzo di quelle risultanti dalle tabelle n. 86 e 93; modificheranno poi tutte le distanze nei prontuari stessi computate per la via di Divaccia e S. Pietro del Carso se-

condo l'aumento che risulterà dal confronto della vecchia con la nuova distanza alle suddette stazioni di diramazione.

Nell'elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza, il nome di « Nabresina », di contro al numero « 227 », deve essere sostituito con quello di « Santa Croce ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'ordine di servvizio N. 85-1922.*

STAZIONI. SCALI, FERMATE e CASE CANTONIERE	Cormons Transito Km.	Cervignano Km.
Abbazia Mattuglie	146 157	131 138
Abbazia Mattuglie Transito	148 159	133 140
Borutto (Casa Cantoniera)	138	128
Canfanaro	168 170	153 160
Cerreto Istriano	140 143	125 132
Checchi (casa cantoniera)	157	146
Colmo (casa cantoniera)	134	123
Dignano	186 188	171 178
Divaccia	76 87	61 68
Draga	86	78 85
Duttogliano Scoppo	47	58 73
Erpelle Cosina	88 91	73 80
Fiume	160 171	145 152
Gallesano (casa cantoniera)	192	182
Gimino (casa cantoniera)	166	156
Giordani	140 151	125 132
Grancino	106 109	91 98
Grignano	55	36
Guardiella	64	56 90
Lesecciano	88 99	73 80
Lupolano	123 125	108 115

STAZIONI, SCALI, FERMATE e CASE CANTONIERE	Cormons Transito Km.	Cervignano Km.
Miramare (fermata)	57	38
Moccò	81	74 90
Monrupino	52	53 78
Montefreddo	109 120	94 101
Nabresina	52 59	33 40
Novacco (casa cantoniera)	145	135
Opicina	56	48 82
Opicina Campagna	59 71	45 52
Piedimonte	97 99	82 89
Pinguente	112 115	97 104
Pisino	147 150	132 139
Poggio Istriano (casa cantoniera)	95	84
Pola	198 201	183 190
Postumia	113 124	98 105
Prestanego	106 117	92 98
Prosecco	60 67	41 48
Roditti (casa cantoniera)	94	75
Rovigno	189 191	174 181
Rozzo	118 120	103 110

STAZIONI, SCALI, FERMATE e CASE CANTONIERE	Cormons Transito Km.	Cervignano Km.
Rozzol	67	59 93
S. Anna (fermata)	76	69 96
S. Daniele del Carso	40	64 66
S. Giuseppe di Rusmagna (casa cantoniera)	80	91
S. Pietro del Carso	100 111	85 92
S. Pietro in Selve	158 161	143 150
Santa Croce (casa cantoniera)	53	34
Sanvincenti (casa cantoniera)	177	166
Sapiane	128 139	113 120
Sasseto (casa cantoniera)	I05	94
Sesana	66 78	52 59
Smogliani (casa cantoniera)	173	163
Sossi (casa cantoniera)	179	169
Torrenova Bisterza	116 127	101 108
Trieste Centrale	64	45
Trieste Punto Franco Vecchio	67	48
Trieste S. Andrea	71	64 97
Trieste S. Andrea Punto Franco Duca D'Aosta	71	64

STAZIONI. SCALI, FERMATE e CASE CANTONIERE	Cormons Transito Km.	Cervignano Km.
Trieste Scalo Legnami	71	64
Trieste Servola	76	69
Trieste S. Sabba	77	70
Villa di Rovigno (casa cantoniera)	182	172
Zabroni (casa cantoniera)	179	169
Zaule (Scalo)	79	72

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 85–1922.*

(86) Cormons-Monfalcone-Trieste Centrale

Stazione																			
Cormons Transito																			
Cormons stazione	2																		
Capriva ●	7	5																	
Mossa	9	7	3																
Lucinico ●	12	10	5	3															
Gorizia Meridionale	14	12	8	5	3														
Rubbia Savogna	20	18	14	11	9	6													
Gradisca Sdraussina	25	23	18	16	14	11	5												
Sagrado	27	25	21	18	16	14	8	3											
Redipuglia	29	27	23	20	18	15	10	5	2										
Ronchi Superiore	33	31	26	24	21	19	13	8	6	4									
Monfalcone	37	35	30	28	25	23	17	12	10	8	4								
Duino Sistiana	44	42	37	35	33	30	24	20	17	15	12	8							
Visoglie ●	46	44	40	37	35	33	27	22	20	18	14	10	3						
Bivio Duino	49	47	43	40	38	36	30	25	22	21	17	13	6	3					
Santa Croce (1)	53	51	46	44	41	39	33	28	26	24	21	17	9	7	4				
Grignano	56	53	49	47	44	42	36	31	29	27	23	19	12	10	7	3			
Miramare	57	55	50	48	45	43	37	32	30	28	25	21	13	11	8	4	2		
Trieste Centrale	64	62	57	55	52	50	44	39	37	35	32	28	20	18	15	11	9	8	
Trieste punto Franco Vecchio	67	65	60	58	55	53	47	42	40	38	35	31	23	21	18	14	12	11	3

(1) Punto di diramazione fra le stazioni verso Cormons e quelle verso Postumia.

Segue *Allegato* **B** *all'ordine di servizio N. 85-1922.*

(92 *bis*) Cormons-Monfalcone-Nabresina Postumia.

Le distanze indicate in questa tabella valgono esclusivamente per i trasporti delle cose - esclusi i bagagli.

Stazione	Cormons Transito	Cormons stazione	Capriva ●	Mossa	Lucinico ●	Gorizia Meridionale	Rubbia Savogna	Gradisca Sdraussina	Sagrado	Redipuglia	Ronchi superiore	Monfalcone	Duino Sistiana	Visoglie ●	Bivio Duino	Nabresina	Prosecco	Opicina Campagna (1)	Sesana	Divaccia	Leseociano	S. Pietro del Carso	Prestanego
Cormons Transito																							
Cormons stazione	2																						
Capriva ●	7	5																					
Mossa	9	7	3																				
Lucinico ●	12	10	5	3																			
Gorizia Meridionale	14	12	8	5	3																		
Rubbia Savogna	20	18	14	11	9	6																	
Gradisca Sdraussina	25	23	18	16	14	11	5																
Sagrado	27	25	21	18	16	14	8	3															
Redipuglia	29	27	23	20	18	15	10	5	2														
Ronchi superiore	33	31	26	24	21	19	13	8	6	4													
Monfalcone	37	35	30	28	25	23	17	12	10	8	4												
Duino Sistiana	44	42	37	35	33	30	24	20	17	15	12	8											
Visoglie ●	46	44	40	37	35	33	27	22	20	18	14	10	3										
Bivio Duino	49	47	43	40	38	36	30	25	22	21	17	13	6	3									
Nabresina	52	50	46	43	41	38	32	28	25	23	20	16	9	6	3								
Prosecco	60	58	53	51	49	46	40	35	33	31	28	24	16	14	11	8							
Opicina Campagna (1)	64 *59*	62 *57*	57 *53*	55 *50*	53 *48*	50 *45*	44	40	37	35	32	28	20	18	15	12	5						
Sesana	71 *66*	69 *64*	64 *60*	62 *57*	59 *55*	57 *52*	51	46	44	42	39	35	27	25	22	19	11	7					
Divaccia	80 *76*	78 *74*	74 *70*	71 *67*	69 *65*	67 *62*	61	56	53	52	48	44	37	34	31	29	21	17	10				
Leseociano	92 *88*	90 *86*	86 *82*	83 *79*	81 *77*	79 *74*	73	68	66	64	60	56	49	46	44	41	33	29	22	13			
S. Pietro del Carso	104 *100*	102 *98*	98 *94*	95 *91*	93 *89*	90 *86*	85	80	77	76	72	68	61	58	55	53	45	41	34	24	12		
Prestanego	111 *106*	109 *104*	104 *100*	102 *97*	99 *95*	97 *92*	91	86	84	82	78	75	67	65	62	59	51	47	40	31	19	7	
Postumia	117 *113*	115 *111*	111 *107*	108 *104*	106 *102*	103 *99*	97	93	90	88	85	81	74	71	68	65	58	54	47	37	25	13	7

Le distanze stampate in carattere corsivo sono computate per la via Valvolciana

(1) A questa stazione è allacciato un raccordo per Opicina, della linea Trieste-S. Andrea Piedicolle. valevole per i soli trasporti delle cose (esclusi i bagagli).

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 85-1922.*

(93) Trieste Centrale-Nabresina-Postumia.

	Trieste Centrale	Miramare	Grignano	Santa Croce	Nabresina	Prosecco	Opicina Campagna	Sesana	Divaccia	Lesecciano	S. Pietro del Carso	Prestanego	Postumia
Trieste Punto Franco Vecchio	3	11	12	14	20	28	32 *25 a*	39 *32 a*	48 *38 b*	60 *51 b*	72 *62 b*	78 *69 b*	85 *75 b*
Trieste Centrale		8	9	11	17	25	29	36	45	57	69	75	82
Miramare			2	4	10	18	22	29	38	50	62	68	75
Grignano				3	9	16	20	27	37	49	61	67	73
● **Santa Croce** (1)					6	14	18	25	34	46	58	64	71
Nabresina						8	12	19	29	41	53	59	65
Prosecco							5	11	21	33	45	51	58
Opicina Campagna (2)								7	17	29	41	47	54
Sesana									10	22	34	40	47
Divaccia										13	24	31	37
Lesecciano											12	19	25
S. Pietro del Carso												7	13
Prestanego													7
Postumia													

(1) Punto di diramazione fra le stazioni verso Postumia e quelle verso Cormons.

(2) A questa stazione è allacciato un raccordo per Opicina della linea Trieste S. Andrea-Piedicolle valevole per i soli trasporti delle cose, esclusi i bagagli.

(*a*) Distanza computata per la via di Opicina Trieste S. Andrea locale.

(*b*) Distanza computata per la via di Erpelle Cosina.

Ordine di servizio N. 86.

Distanza tassabile Gorizia Meridionale - Gorizia Nord.

In seguito all'apertura all'esercizio della linea di allacciamento fra Gorizia Meridionale e Gorizia Nord — per tutti indistintamente i trasporti viaggiatori, bagagli e merci — la distanza tassabile fra le suddette due stazioni è di Km. 8, tanto per il servizio locale, quanto per tutte le altre corrispondenze da oltre per oltre, nelle quali sia interessato il percorso stesso.

Per quanto sopra le stazioni e agenzie che hanno in fornitura biglietti interessanti il percorso Gorizia Meridionale – Gorizia Nord per Valvolciana dovranno chiedere d'urgenza al Controllo Viaggiatori di Firenze la sostituzione dei biglietti stessi.

Nella Parte II — Tabelle Polimetriche — (Edizione 1° marzo 1922) del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » devesi:

a) al quadro n. 1 dell'indice grafico delle tabelle polimetriche tracciare il raccordo « Gorizia Meridionale - Gorizia Nord »;

b) nella tabella (80) Trieste S. Andrea - Piedicolle, a pagina 20, considerare il nome della stazione di Gorizia Nord stampato in carattere grassetto come stazione di allacciamento; di contro ai nomi di Gorizia Nord, Salona d' Isonzo, Auzza, Piedimelze, Udaiusna, Piedicolle e Piedicolle Transito, aggiungere, per Trieste punto franco vecchio, una seconda distanza minore di un chilometro di quella attualmente indicata, ed a ciascuna seconda distanza esporre il richiamo (*);

c) a piè della tabella suddetta riportare la nota: « (*) Distanza computata per la via di Gorizia Meridionale - Monfalcone - Trieste Centrale », e modificare la nota (4) nel modo seguente: « (4) Stazione di diramazione per le stazioni da Rifemberga ed oltre, verso Opicina ed oltre, e per quelle verso Gorizia Meridionale ed oltre »;

---

d) a piè della tabella (81) Gorizia Meridionale - Aidussina, pure a pag. 20, modificare la nota (1) nel modo seguente:

« (1) Stazione di diramazione per le stazioni verso Gorizia Meridionale ed oltre, e per quelle da Rifemberga ed oltre, verso Opicina ed oltre »;

e) nella stessa pag. 20 trascrivere la seguente nuova tabella:

(80 *bis*) **GORIZIA MERIDIONALE – GORIZIA NORD -**

8	**Gorizia Nord**

f) di contro ai nomi di Gorizia Meridionale e Gorizia Nord, a pag. 58, aggiungere il numero della nuova tabella « 80-*bis* ».

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Pontebba, Cormons e alla stazione di Cervignano (edizione 1° gennaio 1921) le distanze dalle stazioni di cui al seguente prospetto, a Cormons Transito e Cervignano, devono essere modificate come risulta dal prospetto stesso:

Numero della pagina	STAZIONI		Cormons Transito	Cervignano
5	Auzza	Km.	47	73
7	Canale	»	42	68
11	Gorizia Nord	»	22	48
11	Gracova	»	65	91
18	Piedicolle	»	76	102
18	Piedicolle Transito	»	80	106
18	Piedimelze	»	61	87
19	Plava	»	36	62
22	S Lucia di Tolmino	»	56	82
27	Udaiusna	»	71	97

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche (edizione aprile 1914) le distanze da o per Canale, Gracova, Plava, S. Lucia Tolmino — computate per la via di Gorizia Meridionale — devono essere diminuite di Km. 6; quelle da o per Auzza, Gorizia Nord, Piedicolle, Piedicolle Transito, Piedimelze, Udaiusna — computate per la via suddetta — devono essere diminuite di Km. 7. Di contro, nella colonna intestata « Via più breve sulla quale è stabilita la distanza », il n. 229 deve essere modificato in 251.

Nell'« Elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza » deve essere aggiunta l'indicazione « 251 - Gorizia Nord ».

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Ordine di servizio N. 87.

Ammissione nei treni direttissimi dei viaggiatori muniti di biglietti di servizio Serie B e C, di II e III classe.

I viaggiatori muniti di biglietto gratuito Serie *B* di II e III classe, sono ammessi alle stesse condizioni di percorrenza stabilite per i viaggiatori con biglietto ordinario anche nei treni direttissimi ad eccezione del treno 16.

Nei direttissimi 7, 17, 36, 44 e 49 sono però ammessi alle seguenti condizioni:

Nei treni 7 e 17 sono ammessi i viaggiatori suddetti soltanto da Civitavecchia a Roma, purchè provenienti dalla Sardegna;

Nel treno 36 sono ammessi i viaggiatori stessi purchè diretti oltre Bologna verso Modena ed oltre Udine, da qualsiasi provenienza esclusa Bologna loco;

Nel treno 44 i detti viaggiatori sono ammessi, da qualsiasi

provenienza, esclusa Bologna loco, purchè diretti oltre Bologna verso Ferrara ed oltre Verona, verso Trento; nonchè quelli in arrivo a Mestre od a Venezia col coincidente treno 189;

Nel treno 49 sono ammessi i predetti viaggiatori purchè provenienti da oltre Venezia.

I viaggiatori muniti di biglietto gratuito Serie *B* di III classe sono esclusi dai treni direttissimi 4, 7 e 44.

I viaggiatori muniti di biglietto di servizio a prezzo ridotto Serie *C* di II e III classe sono esclusi dai treni 7, 16 e 17. Si fa però eccezione, pei treni 7 e 17 a favore dei viaggiatori in coincidenza a Civitavecchia col piroscafo dalla Sardegna.

Le suindicate disposizioni e le successive varianti saranno pubblicate anche nell'Orario Ufficiale.

Ordine di servizio N. 88.

Estensione di servizio nella fermata di Coccorino.

(Vedi ordini di servizio n. 66-1919 e 109-1921).

Dal giorno 1° novembre 1922 la fermata di Coccorino, della linea Battipaglia-Reggio Calabria, attualmente ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani con le norme vigenti per le case cantoniere ed a quello merci a grande velocità limitatamente alle spedizioni in partenza, viene abilitata al servizio viaggiatori, bagagli e cani senza limitazione alcuna, ai trasporti di merci a grande velocità non eccedenti il peso di Kg. 50 ed a quelli a piccola velocità non eccedenti il peso di Kg. 500 e composti di colli non superanti i Kg. 80 ciascuno.

La fermata suddetta viene esercitata per mezzo di assuntore in base alle norme dell'Ordine di Servizio n. 132 pubblicato nel « Bollettino Ufficiale » n. 51 del 16 dicembre 1920.

La fermata di Coccorino effettuerà il versamento degli introiti alla Cassa Compartimentale di Napoli, sotto l' osservanza

delle prescrizioni richiamate nell'articolo 26 delle « Disposizioni e norme riguardanti il servizio dei valori e delle merci assicurate » pubblicate con l'O. S. n. 91-1917 e con la periodicità indicata alla lettera F dell'elenco di cui all'O. S. n. 184-1913 e cioè ogni quattro giorni (6-14-21 ed ultimo del mese).

In conseguenza di quanto sopra, nella parte I del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) alla pagina 23, di contro al nome della fermata di Coccorino si dovrà annullare la caratteristica di casa cantoniera, alle lettere V e B (colonne 6-7) sopprimere il richiamo (6), alla lettera G (colonna 8) sostituire il richiamo (12) con (3) e nella colonna 10 trascrivere la lettera O col richiamo (13) riportando in calce alla pagina suddetta la nota:

(13) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 e composti di colli non superanti i Kg. 80 ciascuno.

Nella parte II del prontuario succitato (edizione 1° marzo 1922) alle pagine 43 e 44 (tabelle 158-*B* e 158*C*) e a pagina 56 si dovrà togliere il dischetto nero di fronte al nome di Coccorino.

Nella « Prefazione generale all' orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 10, di contro al nome di Coccorino si dovrà sostituire l'indicazione L G con L O e sopprimere la stelletta.

Inoltre nell'Elenco delle stazioni e degli scali ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario marittimo (edizione 1 maggio 1915) a pagina 15 fra i nomi delle stazioni di Cocconato e Cocullo devesi inserire:

/ Coccorino /3/3/3/1/1/2/3 /

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Circolare N. 46.

Pareggio rilievi a debito emessi per mancanza di documenti giustificanti il credito assunto sul conto corrente Mod. Ci 502.

Si rileva con molta frequenza il caso che i rilièvi a debito, emessi per mancanza di documenti giustificativi del credito assunto dalle stazioni sul conto corrente Ci 502, non possono essere regolarmente pareggiati, perchè le stazioni, non avendo preso nota di essi, o sullo scartafaccio Ci 209, se trattasi di caparre di abbonamenti, o sul relativo prospetto L del conto corrente di gestione Ci 436, non sono in grado di identificare i titoli accreditati ed, eventualmente, di provocare dai Controlli l'emissione dei duplicati dei titoli stessi, per il nuovo accreditamento, a pareggio dei rilievi a debito.

Mentre si fa viva raccomandazione ai dirigenti delle gestioni contabili di non trascurare le scritturazioni di cui si tratta, si previene che, d'ora innanzi, i rilievi che per i motivi suespressi non potessero essere pareggiati, saranno in congrua parte addebitati ai responsabili di tali mancate scritturazioni.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, *e* 22.

Circolare N. 47.

Biglietti facoltativi in servizio cumulativo.

In seguito ad accordi intervenuti, le Amministrazioni di ferrovie concesse ammesse al rilascio di biglietti facoltativi a cartoncino ed a foglietto, in servizio cumulativo, pel trasporto dei viaggiatori a tariffa ordinaria o comunque ridotta, dovranno far uso di biglietti con numerazione progressiva a parte, da servire *esclusivamente* pel detto servizio cumulativo con le ferrovie dello Stato.

Tali biglietti dovranno essere contradistinti, oltre che col nome dell'Amministrazione che li rilascia, con la indicazione: *Servizio cumulativo*. Per un periodo transitorio qualche Amministrazione potrà utilizzare, sempre però con numerazione progressiva a parte, i biglietti del servizio interno, dai quali deve però sempre risultare — sia pure con la semplice apposizione di un timbro — l'indicazione « Servizio cumulativo ». Tale dicitura non è necessaria per le Amministrazioni che utilizzano biglietti Mod. Ci 200 *A*, 201 *A*, 202 *A* e 203 *A*, forniti dalle ferrovie dello Stato, i quali si rilasciano soltanto pel servizio cumulativo. Sui biglietti a cartoncino tale indicazione sarà stampata a tergo.

Pertanto d'ora innanzi tutti i biglietti facoltativi che non si trovino nelle suesposte condizioni, non dovranno essere tenuti validi. Non essendo però da escludere che, nei primi tempi, qualche stazione delle ferrovie secondarie continui a rilasciare biglietti senza la prescritta indicazione, il personale addetto alla controlleria dei treni, fino a nuovo avviso, si limiterà a sostituire detti biglietti della serie facoltativa con Mod. Ci 204, senza riscossione di prezzo, segnalando l'irregolarità all'Ufficio Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze, al quale dovrà pure trasmettere il biglietto irregolare ritirato al viaggiatore. Sono escluse, per ora, dall'applicazione delle disposizioni di cui sopra, le ferrovie complementari della Sardegna, le quali stanno unificando i diversi tipi di biglietti attualmente in uso su quelle linee e sulle Secondarie Sarde.

Nessuna innovazione è stata apportata per i biglietti a destinazione fissa in servizio cumulativo.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15 e 22.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Circolare N. 2[v]

Veicoli da inoltrare vuoti nelle officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 novembre 1922, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. G.-318 di cui l'Ordine di servizio n. 67-1911, scrivendo a mano, nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio dei veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l' etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con Mod. M-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri rintracciati in Continente dovranno essere etichettati per la più prossima officina del Continente e quelli rintracciati in Sicilia alla più vicina officina dell'isola, mentre le carrozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli ritracciati nel Continente saranno destinati alla più vicina delle Officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili e Foggia e quelli rintracciati in Sicilia alla Officina di Palermo.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione Veicoli ed al Circolo di ripartizione, per le carrozze ed i bagagliai, alla Delegazione Veicoli ed al Riparto Circolazione Veicoli.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutto o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze.

AIz CR 19064
BIz CR 28542 - 28546 - 28589 - 28625
CIz CR 44040 - 44052 - 44074 - 44195 - 44310

Carri.

F 130401 - 130407 - 130418
F 131045 - 131053 - 131064
F 131687 - 131680 - 131690
F 188095 - 188204 - 188210 - 188229
Ltm 442940 - 442955
Poz 694418 - 694423 - 694429
M 550466 - 550478

Distribuite agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41 42 *e* 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

ANNO XV - N. 44 2 NOVEMBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2160) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 8 *settembre* 1922, *n.* 1340, *che estende alle nuove provincie i provvedimenti concernenti gli impianti con impiego di combustibili fossili nazionali per la produzione e distribuzione di energia meccanica ed elettrica* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto l'art. 4 della legge 26 settembre 1920, n. 1322, e l'art. 3 della legge 19 dicembre 1920, n. 1778;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i ministri dei lavori pubblici, del tesoro e delle finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai territori annessi con le leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778, sono estesi:

a) il decreto legge luogotenenziale 28 marzo 1919, n. 454, recante provvedimenti per gli impianti con impiego di combustibili fossili nazionali per la produzione e distribuzione di energia meccanica ed elettrica;

b) il R. decreto-legge 1° febbraio 1922, n. 166 concernente la proroga di termini per la concessione di sovvenzioni e agevolazioni varie per impianti elettrici con impiego di combustibili fossili nazionali.

L'estensione è subordinata agli ordinamenti vigenti nelle nuove Provincie ed all'osservanza delle modificazioni che risultano dagli articoli seguenti.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 ottobre 1922, n. 252.

Art. 2.

L'espropriazione di cui è cenno nell'ultimo comma dell'art. 2 del detto decreto-legge luogotenenziale avrà luogo con le norme che risultano in vigore nelle nuove Provincie.

Art. 3.

Il R. decreto che concede la sovvenzione governativa ai sensi dell'art. 1 del decreto-legge luogotenenziale 28 marzo 1919, n. 454, l'atto col quale il concessionario stipula il mutuo per eseguire le opere e gli atti relativi all'acquisto ed alla espropriazione di terreni ed altri stabili necessari per la costruzione o trasformazione ed esercizio degli impianti di cui al citato articolo 1, dovranno essere muniti di bollo da lire due e saranno soggetti, in luogo delle competenze scalari e percentuali, alla tassa fissa di una lira.

Gli opifici aventi per iscopo l'utilizzazione di combustibili nazionali, i cui lavori siano iniziati entro il 1925, sono esenti per un decennio, dalla data della loro attivazione, dall'imposta casatico e delle relative addizionali provinciali e comunali.

Resta confermata l'esenzione ,per un quinquennio, dei relativi redditi industriali, dalla imposta sulla industria.

Art. 4.

Le miniere e le torbiere gestite direttamente dallo Stato, od a sua cura; potranno essere cedute con l'osservanza delle norme e condizioni previste nell'art. 4 del decreto-legge luogotenenziale 28 marzo 1919, n. 454.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 8 settembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO — PARATORE — BERTONE.

Visto, *il guardasigilli*: ALESSIO.

Regio decreto-legge 23 *ottobre* 1922, *n.* 1354, *che dichiara festa nazionale il giorno* 4 *novembre.* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Veduta la legge 23 giugno 1874, n. 1968;
Veduta la legge 19 giugno 1913, n. 630;
Visto il R. decreto 4 agosto 1913, n. 1027;
Visto il R. decreto 19 ottobre 1919, n. 1888;
Udito il Consiglio dei ministri;
Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Il giorno 4 novembre, anniversario della nostra vittoria, è dichiarato festa nazionale e considerato festivo a tutti gli effetti civili.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a S. Rossore, addì 23 ottobre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

Facta.

Visto, *Il guardasigilli*: Alessio.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 26 ottobre 1922, n. 252.

Comunicati

Sua Maestà il Re con decreto 31 ottobre 1922 ha nominato Ministro pei lavori pubblici l'on. avv. Gabriello CARNAZZA, deputato al Parlamento, e con decreto di pari data Sotto Segretario di Stato, l'On. Alessandro SARDI, deputato al Parlamento.

Porto a conoscenza del personale la comunicazione pervenutami da S. E. il Ministro in data 1° novembre corrente e la risposta di questa Direzione generale:

« Nell' assumere la direzione dell' Amministrazione dei Lavori Pubblici e delle ferrovie dello Stato invio il mio primo cordiale saluto a tutto il personale dipendente.

« Abituato a non transigere coll' adempimento scrupoloso del « mio dovere intendo che a tale proposito si conformi l'opera dei « funzionari ed agenti.

« Esigerò la più rigida disciplina oggi più che mai necessaria ».

Il ministro
GABRIELLO CARNAZZA.

« A nome del personale dipendente ricambio saluto da V. E. « inviatomi nell'assumere alta Sua carica, ed esprimo fiducia che « tutto il personale risponderà con la sua opera volenterosa e disci- « plinata a quanto esigono gl'interessi del Paese ».

Il direttore generale
L. ALZONA.

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 - punto 5° - del Regolamento del personale, si rende noto che con decisione del Direttore generale in data 13 settembre 1921, è stato deliberato in base agli articoli 189 *a*) e 197 del predetto Regolamento, il licenziamento del manovale in prova *Caselli* Enrico (223064), perchè « condannato, con sentenza 21 maggio 1920 - passata in giudicato - del Tribunale di Novi Ligure, alla reclusione per mesi dieci, quale colpevole con l'attenuante del valore lieve, di furto doppiamente qualificato, per avere, in correità con altro, nella notte dall'8 al 9 gennaio 1920, nel parco di S. Bovo (Novi Ligure), rubato due scatole di carne in conserva in danno dell'Amministrazione ferroviaria, commettendo il fatto con abuso di fiducia derivante dalla sua qualità di manovale ferroviario e mediante spiombatura di un carro, nel quale le scatole di carne erano deposte ».

Ordine di servizio N. 89.

Trasporti sulle ferrovie dello Stato per conto di Imprese assuntrici di lavori e di forniture.

In relazione al disposto dell'O. S. n. 72-1922, allo scopo di evitare incertezze da parte delle stazioni e dei Controlli ed anche irregolarità in conseguenza del duplice sistema, che per un certo periodo di tempo si verificherà, di trasporti per conto di Imprese assuntrici di lavori e di forniture eseguiti con documenti a tariffa ordinaria e di quelli effettuati ancora con richieste Mod. Ci 111 e Ci 114, perchè relativi ad appalti già aggiudicati od indetti o concordati anteriormente all'entrata in vigore del sopra citato ordine di servizio, si dispone che in tutti i casi di eseguimento di questi ultimi trasporti, le relative richieste portino, ben visibile, analoga, dichiarazione, debitamente firmata da chi rilascia le richieste stesse e munite del timbro dell'Ufficio emittente.

Per nessun motivo le stazioni daranno corso a trasporti di persone e di cose per conto di Imprese assuntrici di lavori e di forniture richiesti con Mod. Ci 111 e Ci 114 che non abbiano la dichiarazione di cui sopra.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 15, 18, 19, 20, 21, 22, 32, 50, 51, 52 *e* 55.

Circolare N. 48.

Pubblicità nelle stazioni e fermate della rete.

Richiamando e confermando la Circolare n. 41, inserta nel Bollettino Ufficiale n. 40 del 6 ottobre 1921, rammentasi che la messa in opera, rimozione, e sostituzione dei cartelli pubblicità nelle stazioni deve essere eseguita esclusivamente a cura della Concessionaria, Agenzia Italiana di Pubblicità (Via Cappellari 7, Milano), alla quale i Capi stazione dovranno in ogni caso, e per tale incombenza, direttamente rivolgersi, non escluso pel ripristino della pubblicità conseguente alla ripulitura, modifiche od ampliamenti dei F. V.

Si rammenta l'opportunità di avvertire senza meno la Concessionaria ogni qualvolta si rendesse necessario la tolta d'opera del materiale di pubblicità, sia totale che parziale, in dipendenza dei suaccennati lavori.

I cartelli pubblicità saranno spediti, a cura della Concessionaria e con lettera di vettura ordinaria, G. V., all'indirizzo del Capo della stazione, nella quale dovranno essere affissi; apposito personale della Concessionaria, munito di tessera di riconoscimento della stessa, e di permanente Serie At cl. III^a^, preleverà i cartelli stessi giacenti presso le stazioni, e ne eseguirà la materiale affissione, a comprova della quale i Capi stazione dovranno di volta in volta apporre apposito visto nel « Registro delle Affissioni » che verrà loro esibito dagli affissori stessi.

I Capi stazione sono interessati a favorire — per quanto è possibile — gli Affissori della Concessionaria nell'accennato loro compito mettendo loro a disposizione, ove occorra, la scala a piuoli eventualmente esistente, in dotazione d'inventario, presso le stazioni stesse.

Circolare N. 49.

Richieste di vestiario.

Nonostante le precise disposizioni contenute nell'ordine generale n. 1 del 3 gennaio 1918, parzialmente modificato con la Circolare n. 7 del 2 febbraio 1922, gli uffici dei vari Servizi, Divisioni, Sezioni ecc. che provvedono per la gestione del vestiario del dipendente personale continuano ad inviare in qualunque tempo ai Magazzini ed Uffici vestiario le richieste per abiti ed indumenti vari, senza punto curarsi delle singole epoche di presentazione fissate dalle anzidette disposizioni.

Essendo necessario che il Servizio Approvvigionamenti sia posto in grado di conoscere preventivamente l'entità delle richieste da soddisfare per ogni stagione, per modo che, nei casi di difetto di scorte, possano essere disposti in tempo gli opportuni approvvigionamenti, occorre assolutamente che gli Uffici interessati osservino scrupolosamente le date fissate per la presentazione delle richieste A. 81, A. 82, A. 22, A. 23 ed A. 21 riflettenti il vestiario, date che per miglior norma, e con qualche variante alle precedenti disposizioni, si riportano quì appresso:

1° — Le richieste per berretti dovranno pervenire al Magazzino di Napoli *solamente fra il* 1° *ed il* 31 *gennaio, fra il* 1° *ed il* 31 *maggio e fra il* 1° *ed il* 30 *settembre di ciascun anno.*

2° — Le richieste per abiti estivi dovranno pervenire ai Magazzini ed Uffici vestiario competenti per circoscrizione *solamente*

---

tra il 1° *ed il* 31 *ottobre di ciascun anno*. Quelle per abiti invernali e cappotti *solamente fra il* 1° *ed il* 30 *aprile di ciascun anno*.

3° — Le richieste per impermeabili gommati e per vestiari impermeabili per macchinisti e fuochisti, nonchè le richieste riguardanti il prelievo od il ricambio di vestiari impermeabili da lavoro (cappello, giubba e calzoni) dovranno pervenire ai Magazzini Vestiario di Torino, Firenze, Roma e Palermo, a seconda della competenza, *solamente fra il* 1° *ed il* 30 *aprile di ciascun anno*.

4° — Le richieste per lenzuoli a sacco e relative custodie dovranno pervenire al Magazzino Vestiario di Torino *solamente fra il* 1° *ed il* 30 *giugno e fra il* 1° *ed il* 31 *dicembre di ciascun anno*.

5° — Le richieste per orologi da tasca, sveglie, scarpe di corda, cappelli di paglia e relativi nastri di incerato, camiciotti, grembiali, vestaglie per scrivane e quant'altro non specificato sopra, dovranno pervenire al Magazzino vestiario competente per circoscrizione *solamente fra il* 1° *ed il* 30 *giugno e fra il* 1° *ed il* 31 *dicembre di ciascun anno*.

I Magazzini e gli Uffici vestiario respingeranno senz'altro agli Uffici emittenti tutte quelle richieste che pervenissero fuori tempo.

Si fa viva raccomandazione a tutti i Servizi, Unità, Divisioni ed Uffici vari di attenersi rigorosamente a quanto viene prescritto con la presente circolare.

Circolare N. 50.

Radiazione dal parco F. S. di un carro serbatoio metallico di proprietà privata.

A richiesta della Società Esportazione Agricola Italiana di Reggio Emilia, è stata autorizzata la radiazione dal nostro parco veicoli del carro serbatoio metallico da vino Mv 914027, che la prefata Società ha ceduto alle Ferrovie di Reggio Emilia.

Detto carro dovrà perciò essere cancellato a pag. 112 dell'elenco dei carri di proprietà privata edizione 1921 e non potrà più entrare sulle nostre linee con le scritte attualmente esistenti senza il preventivo consenso del Servizio Movimento e Traffico.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 22, 40, 41, 42, 43, 44, *e* 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . L. 12.00

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti . . . . » 25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc., all'indirizzo che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV - N. 45

9 NOVEMBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2163) Roma, 1922-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Ordine di servizio N. 90.

Indirizzi convenzionali.

(Vedi ordine di servizio n. 132 1921).

Fra gli uffici ai quali debbono essere recapitati i telegrammi all'indirizzo convenzionale quinto deve essere compreso anche il Controllo merci Internazionale di Torino.

Ordine di servizio N. 91.

Richiesta ed uso dei carri gru.

1. *Caratteristiche dei carri gru.* — Si considerano carri gru i meccanismi atti al sollevamento e trasporto dei pesi, i quali possono circolare sui binari ferroviari e viaggiare da una località all'altra in composizione ai treni.

Constano di un ordinario carro piatto, sul quale è montato il meccanismo della gru composto:

a) dell'*affusto*, girevole intorno ad un perno verticale fissato all'intelaiatura del carro;

b) dei *cosciali*, attaccati all'affusto e portanti il *contrappeso*;

c) della *volata*, costituita da un albero alla cui estremità, su apposita carrucola, passa la catena o la fune metallica destinata al sollevamento del peso;

d) del *meccanismo di sollevamento,* costituito da un sistema di ingranaggi messi in azione da manovelle.

Allo scopo di impedire che durante le manovre si possano inclinare, i carri gru sono dotati di appositi cunei, i quali, prima di mettere in azione il meccanismo, vengono introdotti fra le staffe delle molle di sospensione e le fiancate del telaio, cosicchè il telaio viene ad appoggiare rigidamente sulle boccole. Ed allo

scopo di impedirne il rovesciamento, i carri gru sono generalmente muniti di tenaglie a mezzo delle quali si può assicurare il carro alle rotaie. Alcuni hanno inoltre dei puntelli in corrispondenza ai quattro angoli del carro od all'estremità di appositi travi scorrevoli sotto il telaio, ed una dotazione di tavole di legno mediante le quali si può formare sul suolo una base robusta per appoggiarvi i puntelli.

Alcuni carri gru sono dotati di carri scudo, i quali sono da considerarsi parte integrante della gru, ed hanno sui longaroni la scritta « Carro scudo gru n. . . . ».

2. *Custodia dei carri gru.* — I carri gru sono in consegna al Servizio Movimento e Traffico, che li utilizza normalmente per i bisogni del traffico ed al quale spetta di sorvegliarne l'uso e la buona conservazione.

Non hanno residenza fissa; vengono di regola ricoverati in stazioni sede di Squadra di Rialzo; in ogni caso devono essere ricoverati su apposito binario di stazione, di facile accesso e possibilmente in vista.

Anche quando sono giacenti sul binario di ricovero, i carri gru che ne sono dotati devono essere congiunti ai rispettivi carri scudo.

Durante la giacenza dei carri gru sul binario di ricovero, la volata deve rimanere abbassata, e se i carri sono dotati di una cassa contenente oggetti di corredo, la medesima deve essere chiusa a chiave, e la chiave custodita presso l'Ufficio del Capo stazione.

3. *Domanda e fornitura dei carri gru.* — La stazione che abbisogna di un carro gru ne fa richiesta telegrafica alla rispettiva Delegazione Veicoli di Milano o Napoli, indicando l'uso al quale deve servire; la portata minima; la lunghezza della volata ed ogni altro elemento che valga ad impedire l'invio di un meccanismo che poi non possa essere utilizzato perchè inadatto.

La Delegazione indica alla stazione che ne ha fatto domanda, la località dalla quale la gru verrà spedita.

La stazione che riceve l'ordine di spedire la gru, assicuratasi che la medesima è in condizioni di poter funzionare regolarmente, ne conferma telegraficamente l'invio alla Delegazione; la stazione

che l'ha chiesta ne conferma il ricevimento. Se il carro gru è munito di cassa contenente oggetti di corredo, la relativa chiave deve essere spedita, contemporaneamente, in busta chiusa e suggellata.

La stazione che riceve la gru, verifica l'esistenza e la buona conservazione degli oggetti di corredo; quando riscontri guasti od ammanchi, fa le riserve alla stazione di partenza.

Per tutto il tempo che il carro gru rimane nella stazione che lo deve utilizzare, questa lo assume in caricamento inscrivendolo tutti i giorni al quadro *C* del rapporto mod. M-141.

Appena cessato il bisogno, il Capo stazione avvisa con telegramma la Delegazione, la quale dà disposizioni per l'ulteriore impiego del carro gru o pel ricovero del medesimo nella più vicina stazione sede di Squadra di Rialzo.

Qualora durante il viaggio verso la località d'impiego la gru venga ritirata dalla circolazione per guasti sopravvenuti, il Capo della stazione dove fu constatata l'avaria ne dà avviso telegrafico alla Delegazione.

Se la Delegazione non può soddisfare la richiesta, ne informa telegraficamente la stazione, indicando, se possibile, verso qual giorno prevede di poter fornire la gru, e la stazione ne informa subito le parti, senza assumere però impegni circa la data della fornitura. Se queste confermano la richiesta, ne avvisa la Delegazione.

Qualora si tratti di domande pel carico o lo scarico di colli indivisibili pesanti più di 3000 kg. e non vi sia modo di provvedere la gru, le Delegazioni possono dare incarico alle stazioni di invitare le parti ad eseguire le relative operazioni a loro cura e spese, a tenore dell'art. 71 delle Condizioni e Tariffe per i trasporti delle cose.

4. *Domanda da parte dei Servizi dell'Amministrazione.* — I Servizi dell'Amministrazione, ai quali abbisognassero temporaneamente dei carri gru, ne fanno domanda direttamente alla Delegazione Veicoli interessata, corredando la domanda di tutte le indicazioni di cui al punto 3, ed indicando la durata presumibile dell'utilizzazione.

Appena cessato il bisogno restituiscono il carro gru, in perfetto assetto di viaggio, al Capo stazione, il quale avvisa telegra-

ficamente la Delegazione dell'avvenuta riconsegna. Il carro gru non deve assolutamente dislocarsi da una stazione ad un'altra senza l'autorizzazione delle Delegazioni Veicoli.

Qualora il carro gru debba essere ceduto a prestito per un tempo superiore ad una settimana, la consegna e la riconsegna fra il Capo stazione ed il Rappresentante degli altri Servizi, coll'intervento del Verificatore, devono essere fatte mediante i verbali M-181 e M-181-*a*, da redigersi in doppio esemplare. Un esemplare deve essere rimesso all'incaricato del Servizio che assume il prestito, l'altro deve essere mandato alla Delegazione Veicoli.

5. *Domande da parte dell'Autorità militare.* — L'Autorità militare rivolge le domande di carri gru direttamente alla Divisione Movimento e Traffico nella cui circoscrizione trovasi la stazione nella quale occorre la gru.

Le domande devono essere corredate dalle indicazioni di cui al punto 3 e portate a conoscenza, dalle Divisioni, alla rispettiva Delegazione, cui spetta la fornitura del carro gru domandato.

6. *Noleggio di carri gru a terzi.* — Il noleggio viene autorizzato dalle Delegazioni Veicoli di Milano e Napoli, sentito il Servizio Centrale Movimento e Traffico.

Le domande, debbono perciò essere indirizzate alle dette Delegazioni, essere formulate per iscritto e contenere l'indicazione della portata e del tipo del carro gru richiesto, nonchè dello scopo e della durata del noleggio.

Le Delegazioni Veicoli, quando abbiano disponibile la gru del tipo richiesto, rimettono la domanda coll'autorizzazione alla competente Divisione Movimento e Traffico la quale provvede a farsi rilasciare dalla Ditta richiedente regolare lettera d'obbligo (da sottoporre alla registrazione fiscale) per l'accettazione delle seguenti condizioni, alle quali il noleggio è subordinato:

a) pagamento anticipato della tassa di nolo per l'importo corrispondente a tutta la durata del noleggio, sulla base di lire 30 per ogni giorno indivisibile e per ogni carro gru di qualunque portata, compresi i carri scudo di cui la gru fosse provvista;

b) pagamento delle tasse di percorso a vuoto previste dall'art. 35 delle Condizioni e Tariffe per il trasporto delle cose sulle F. S.;

c) deposito cauzionale da fissarsi di volta in volta dalle Divisioni Movimento e Traffico, con facoltà però di rinunciarvi nei casi in cui, a giudizio delle Divisioni stesse, si tratti di Ditte conosciute per solvibili e non litigiose;

d) rifusione delle spese di riparazione dei guasti riscontrati alla riconsegna e non risultanti dai verbali di consegna;

e) rifusione delle spese (comprese quelle di viaggio e di trasferta) occorse per il montaggio, la manovra e la smontatura della gru a mezzo di agente F. S.;

f) dichiarazione da parte della Ditta di assumere la responsabilità per gli infortuni che potessero toccare tanto agli agenti F. S. adibiti al montaggio, alla manovra ed alla smontatura della gru, quanto al personale della Ditta stessa nel caso in cui la gru venga usata entro i recinti ferroviari;

g) pagamento del nolo doppio per tutta la durata del ritardo quando la restituzione della gru non avvenga al termine convenuto, a meno che nel frattempo il noleggio sia stato prorogato;

h) pagamento del valore della gru in caso di distruzione, valore che sarà determinato dall'Amministrazione ferroviaria.

L'invio della gru alla stazione di consegna deve avvenire soltanto dopo che la Divisione Movimento e Traffico abbia confermato alla competente Delegazione Veicoli di essere in possesso della lettera d'obbligo e di avere incassate le tasse di nolo, ed eventualmente le somme di cui ai paragrafi *b*) e *c*) del presente punto 6.

La consegna e riconsegna del carro gru deve effettuarsi nella medesima stazione mediante compilazione in contraddittorio dei prescritti verbali mod. M-181 e M-181-*a*.

Alle operazioni di riconsegna dei carri gru, deve sempre assistere un agente del Servizio Materiale e Trazione; dovrà pure assistere un agente di detto Servizio alle operazioni di consegna, quando la Ditta ricevente intenda di far inserire nel verbale riserve circa le condizioni del carro gru.

Le spese che l'Amministrazione ferroviaria dovrà sostenere per l'assistenza di un agente tecnico alle operazioni di consegna e riconsegna dei carri gru dovranno essere rimborsate dalla Ditta.

Le Divisioni Movimento e Traffico e quelle Materiale e Tra-

zione sono, per la parte di rispettiva competenza, responsabili della regolare esazione delle somme dovute alla nostra Amministrazione per i noleggi, riparazioni e prestazioni di personale F. S. In caso di carri gru da considerarsi distrutti, le Divisioni Movimento e Traffico ne riferiranno al Servizio Materiale e Trazione.

7. *Preavviso dei carri carichi di merci provenienti da altre Ferrovie e che richiedono l'uso della gru.* — Le stazioni di transito con altre Amministrazioni Italiane od estere debbono telegrafare alla stazione destinataria se sprovvista di gru fissa adatta, e per norma alla Delegazione Veicoli nella cui circoscrizione trovasi la stazione destinataria, gli estremi di partenza del carro o dei carri carichi di macchine, meccanismi, caldaie o altre masse indivisibili, provenienti dalle altre Amministrazioni il cui scarico richieda l'uso della gru, indicando altresì il nome del destinatario, il genere della merce e la portata della gru occorrente per lo scarico.

La stazione destinataria deve avvisare subito l'interessato, ed ove questo dichiari di non poter provvedere con mezzi propri e faccia richiesta della gru, il Capo stazione, riferendosi al preavviso della stazione di transito, rivolge domanda alla Delegazione, secondo le norme di cui al punto 3.

8. *Come devono viaggiare i carri gru.* — L'invio del carro gru si esegue di regola coi treni merci; può farsi anche coi treni misti soltanto sulle linee dove non circolano treni merci ordinari, nè sia possibile approfittare di treni merci straordinari.

Il carro gru in assetto di viaggio deve essere collocato in coda al treno davanti all'ultimo veicolo con freno; se questo è una carrozza con viaggiatori, il carro gru viene collocato dietro alla medesima ed in tal caso deve essere formata la coda con un carro munito di freno.

Deve viaggiare sempre con la volata smontata e col meccanismo convenientemente assicurato sul piano del carro, in modo da impedire qualsiasi movimento del meccanismo stesso durante il percorso.

Quando il tipo costruttivo della gru lo permette, si deve aver cura che la volata abbassata appoggi soltanto sul piano del carro gru; nel caso di assoluta impossibilità è ammesso che la volata

appoggi direttamente, ma liberamente, anche sul piano del carro scudo.

La volata, salvo speciale autorizzazione superiore per determinati tipi speciali di carri gru, deve di regola essere rivolta verso la coda.

I carri gru da 10 tonn. che possono essere messi in composizione ai treni anche con la volata rivolta verso la testa del treno, sono quelli compresi nei gruppi: 807.333 a 807.335; 807.337 a 807.343; 807.345 a 807.361.

In questi casi occorre però che il collegamento della parte girevole al carro sia fatto con speciale cura e specialmente sia verificato e, se del caso, opportunamente rinforzato con legature il collegamento della volata al telaio del contrappeso.

Occorre inoltre che la volata della gru, le puleggie ed il gancio di sollevamento non vengano in contatto del carro scudo ed anzi vi siano i giuochi prescritti fra i medesimi ed il pavimento di questo.

Il carro gru viaggia scortato dal bollettino M-130 emesso dalla stazione di partenza, nel quale deve essere segnato tanto il numero del carro gru quanto quello del carro o dei carri scudo. Il bollettino M-130 deve essere inviato alla Delegazione a cura della stazione destinataria.

9. *Montatura, smontatura e manovra dei carri gru.* — Le operazioni di montatura e smontatura devono, di regola, essere fatte dal personale del Servizio Materiale e Trazione.

Il Capo della stazione, appena ha ricevuto il carro gru, chiede l'invio di apposito agente con telegramma indirizzato al Capo della Squadra di Rialzo nella cui circoscrizione trovasi la stazione medesima rispetto alla riparazione dei veicoli.

Se le operazioni di montatura e smontatura possono compiersi in giornata, l'agente si trattiene sul posto per smontare la gru e riporla in assetto di viaggio; in caso contrario, dopo allestito il carro gru per il lavoro, si restituisce in residenza e ritorna sul posto soltanto dietro avviso del Capo stazione al Capo della Squadra di Rialzo.

La manovra per eseguire il carico e lo scarico è lasciata sempre al personale delle stazioni; se si tratta, però, di adoperare

gru di tipo speciale, la manovra deve essere diretta e sorvegliata da un agente del Servizio Materiale e Trazione; in questo caso l'agente che ha approntata la gru si trattiene sul posto per dirigerne e sorvegliarne l'uso e non fa ritorno alla sua Squadra che a lavoro ultimato e dopo aver rimesso il carro gru in assetto di viaggio.

L'intervento dell'agente del Servizio Materiale e Trazione può essere richiesto anche per la dirigenza e sorveglianza di carri gru di tipo ordinario, quando ciò sia consigliato da speciali circostanze.

10. *Mancanze o avarie.* — L'agente predetto coadiuva il Capo stazione nel constatare le condizioni generali del carro gru ed eventualmente degli attrezzi di corredo.

Ogni qualvolta vengano accertate mancanze od avarie, si redige apposito verbale in due esemplari firmati dal Capo stazione e dall'agente del Servizio Materiale e Trazione; quest'ultimo dichiara sul verbale se il carro gru deve essre inviato alla riparazione ovvero se il medesimo può essere ugualmente utilizzato.

Un esemplare del verbale è inviato dal Capo stazione alla Delegazione Veicoli; l'altro è conservato dall'agente del Servizio Materiale e Trazione che lo rimette prontamente al proprio Capo per la comunicazione alla Divisione Materiale e Trazione la quale dà poi le disposizioni del caso alla Delegazione Veicoli.

L'ordine di servizio n. 334-1914 è abrogato e sostituito dal presente.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 41, 42, 44 e 45, *ai Capi delle Squadre di Rialzo, agli Agenti di queste istruiti per la manovra dei carri gru.*

Circolare N. 51.

Avvocato presso il Compartimento di Bologna - Invio degli atti giudiziari.

Poichè sono cessati i motivi che avevano determinata la speciale deroga alle disposizioni vigenti in materia di invio delle citazioni ed altri atti giudiziarî agli Uffici Legali compartimentali, che è contenuta nella circolare n. 10 1920, (Bollettino Ufficiale 1920 - parte II, pag. 142), si avverte che dal 1° dicembre p. v. tale circolare *resta abrogata*, per cui le stazioni ed uffici nella medesima indicati (Stazioni e Gestioni di Bologna e dei tronchi Bologna-Castelfranco (incl.) Bologna-Crevalcore (incl.) Bologna-Castel San Pietro (incl.) Bologna-Bagni della Porretta (incl.) dovranno tornare ad uniformarsi alla disposizione generale contenuta nell'art. 16 dell'Ordine Generale 12-1920 (Boll. Uff. 1920, parte II, pag. 620) e dovranno perciò prontamente inviare tutti gli atti giudiziarî loro notificati all'Ufficio Legale presso il Compartimento di Firenze, nella cui circoscrizione sono compresi.

Rimangono ferme peraltro le disposizioni in vigore al riguardo delle citazioni a comparire davanti ai pretori ed ai conciliatori nelle cause per vertenze in materia di trasporto (Ordini Generali 30-1912 e 16-1920) che devono continuare a mandarsi dalle stazioni ed uffici suddetti alla Divisione Movimento e Traffico di Bologna, incaricata della loro trattazione, anzichè all'Ufficio Legale di Firenze.

Comunicazioni.

Esclusione dalle gare. — Fino a nuovo avviso il Consorzio Friulano fra Cooperative di produzione e lavoro di Udine, resta escluso dal fare offerte per tutti i contratti di conto di questa Amministrazione.

Il Direttore Generale

ALZONA.

SENTENZA

Contratto di lavorazione legname - Inadempienza - Sciopero degli operai per aumento di mercedi - Forza maggiore - Inammissibilità.

Gli scioperi economici, sopravvenuti durante la esecuzione del contratto, non costituiscono eventi di forza maggiore, trattandosi di fatti che ogni imprenditore può e deve prevedere e può dominare sia pure a costo di sacrifici pecuniari. (1)

TRIBUNALE DI ROMA. — I sezione · Sentenza I; 19 luglio 1922, (*Pres.* Sasso; *est.* Rispoli) — Tambutto Daniele contro ferrovie Stato.

La domanda attrice non ha fondamento in diritto, mentre la riconvenzionale proposta dall'Amministrazione convenuta risulta provata in fatto e in diritto.

Il Tambutto confessa di non avere finito il lavoro come era stato contrattato, ma vuol giustificarsi adducendo a motivo la forza maggiore (di cui all'art. 1226 Codice civile) consistente nello sciopero degli operai per effetto del quale gli venne a mancare la mano d'opera; però confessa pure che si trattò di sciopero economico in quanto esso cessò per i nuovi aumenti di mercedi riconosciuti agli operai stessi (cap. 2 della prova testimoniale dedotta nella sua comparsa).

Ora, uno sciopero di tal natura non costituisce quella forza maggiore che è prevista nel Codice civile in quanto manca degli estremi della imprevedibilità dello evento.

(1) Conf. sentenza della stesso Tribunale 19 dicembre 1913 (Officine di Finalmarina) nel Boll. 1914. IV, 99.

Infatti, un intraprenditore può e deve prevedere la eventualità che, nel corso della lavorazione, possano chiedersi aumenti di mercedi, e il fatto che i conflitti economici si possano dirimere, sia pure con sacrificio di danaro, dimostra che nulla hanno di assoluto e di inevitabile. E' vero che quando si compongono con aumento di mercedi, la prestazione può diventare onerosa, ma altra cosa è la impossibilità, altra cosa è la difficoltà maggiore o minore di essa e il citato art. 1226 parla di forza maggiore o di fortuito che *impediscano* di prestare, cioè di circostanze obbiettive che siano di impedimento e non di difficoltà o di onerosità per l'esecuzione del contratto.

Altra cosa è invece lo sciopero politico; quì si trova veramente nella impossibilità di comporre il conflitto, perchè non si tratta d'interessi economici, ma di fatti attinenti alla suprema autorità dello Stato e di rapporti che riguardano la politica di una nazione, per cui i privati non possono nulla fare, ma devono attendere che gli organi pubblici con la loro autorità o con la forza dirimano il conflitto. E' naturale, quindi, che, in tal caso, lo sciopero sia un vero e proprio impedimento all' esplicazione dell' attività individuale. Ma nel caso in esame invece, l'opera personale dell'attore poteva riuscire, e infatti riuscì in un certo momento, a determinare la soluzione del conflitto, ragione per cui la sua volontà costituiva la causa determinante la cessazione del fatto impeditivo. Ma allora, se l'attività personale del debitore era capace di togliere di mezzo l'ostacolo, questo non può essere più considerato un fortuito o una forza indipendente dell'individuo superiore a lui, per la implicita contraddizione che non lo consente. Perciò non sono da ammettersi i capitoli di prova I, II e IV essendo diretti a dimostrare l'esistenza di uno sciopero economico che non ha importanza per la causa.

Ed è ugualmente destituito di fondamento l'altro motivo addotto dall'attore come giustificazione della sua inadempienza e che si fa consistere nella specifica qualità del legname non lavorato, perchè esso non era oggetto del contratto 7 marzo 1920.

Infatti in questo è detto che il Tambutto doveva lavorare la *legna residua non adatta per traverse risultante dalla lavorazione delle traverse finora eseguite e quella che si farà nella presente stagione boschiva nei boschi di Maio e di Campora*. Quindi non si faceva distinzione fra legna e legna, fra qualità o specie, ma si parla-

va solo di legna residua non adatta per traverse (e che la legna non lavorata sia tale non c'è contestazione). Quindi nessuna limitazione si può derivare come fa l'attore sulla natura dei mezzi di lavoro prescelto, tanto più poi quando nella lettera 7 marzo 1920 si dice che tutti gli attrezzi di lavoro o altro occorrente erano a carico dell'assuntore il quale aveva l'obbligo di accertarsi della specie e qualità del legname e della necessità di attrezzi per la lavorazione prima di assumere la sua obbligazione. Perciò il capo III della prova non può ammettersi perchè anche essa pone in essere una circostanza irrilevante per il contratto.

Perciò l'inadempienza del Tambutto non fu giustificata e perciò con ragione l'Amministrazione chiede che sia dichiarato risoluto il contratto per sua colpa, e quindi che egli sia condannato ai danni. Tale riconvenzione si deve pertanto accogliere.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV – N. 46

16 NOVEMBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2286) Roma, 1922-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Regio decreto 20 *settembre* 1922, *n.* 1412, *che modifica l'art.* 62 *del regolamento* 14 *agosto* 1920, *n.* 1285, *sulla derivazione di acque pubbliche* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161;

Visto il Regolamento approvato con R. decreto 14 agosto 1920, n. 1285;

Udito il Consiglio di Stato;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con il presidente del Consiglio dei Ministri, e con i Ministri delle Finanze, del Tesoro, dell'Agricoltura, dell'Industria e Commercio e dell'Interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'art. 62 del Regolamento approvato con R. decreto 14 agosto 1920, n. 1285, è modificato come segue:

« La sovvenzione verrà corrisposta ad annualità posticipate, secondo il progresso dei lavori e a decorrere dalla data dei relativi certificati d'avanzamento, che saranno rilasciati dall'Ufficio del Genio Civile ed approvati dal Ministero dei Lavori Pubblici ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 20 settembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

Facta — Riccio — Bertone — Paratore — Bertini — Teofilo Rossi — Taddei.

Visto, *Il guardasigilli*: Oviglio.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 novembre 1922, n. 265.

REGIO DECRETO 29 *ottobre* 1922, *n.* 1410. *che proroga alcuni termini stabiliti dal Regio decreto* 16 *febbraio* 1922, *n.* 207, *circa l'esonero e il collocamento in disponibilità di funzionari ed agenti delle ferrovie dello Stato* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 13 della legge 13 agosto 1921, n. 1080;

Visti gli articoli 1, 8 e 10 del R. decreto 16 febraio 1922, numero 207;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro segretario di Stato per i lavori pubblici e del ministro segretario di Stato per il tesoro, di concerto col Comitato interministeriale costituito a sensi della legge predetta;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

I termini di cui agli articoli 1, 8 e 10 del R. decreto 16 febbraio 1922, n. 207, relativi agli esoneri, collocamenti a riposo e in disponibilità di funzionari ed agenti delle ferrovie dello Stato, sono rispettivamente prorogati al 29 febbraio, 30 aprile e 31 maggio 1923.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 29 ottobre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO — PARATORE.

Visto, *Il guardasigilli*: OVIGLIO.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 13 novembre 1922, n. 265.

Errata-corrige all'Ordine di servizio n. 75.

(Bollettino Ufficiale n. 39 del 28 settembre 1922).

Nell'Ordine di Servizio n. 75 pubblicato nel n. 39 del Bollettino Ufficiale del 28 settembre 1922 e relativo alla circolazione di un carro privato speciale per trasporto veicoli e locomotive a scartamento ridotto, il numero di tale carro è indicato per errore in 950800. Tale numero va rettificato in 930800.

Si interessano tutti gli Uffici ed agenti che sono in possesso del Bollettino e del relativo estratto di apportare immediatamente tale rettifica su tutte le copie di cui sono in possesso.

COMUNICATI

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con provvedimento in data 11 giugno 1922, il Manovale avventizio sistemabile ZAVATARO Eugenio è stato licenziato perchè « condannato con sentenza 16 dicembre 1921 — passata in giudicato — della Corte d'Appello di Casale, ad otto mesi di reclusione, quale colpevole di furto qualificato di calzature del valore di lire 500, commesso il 5 marzo 1920 nella stazione di Montechiaro d'Asti ».

A sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale, si rende noto che il Consiglio d'amministrazione, nell'adunanza del 10 agosto 1922, ha deliberato la destituzione, in base all'art. 188 *d*) del detto Regolamento, a carico del Manovale SOTTINI Ponzio (179494) quale colpevole di sciente appropriazione di merce affidata all'Amministrazione per il trasporto, per essersi il 19 novembre 1919, nel magazzino della stazione di Gracova, impossessato di una bottiglia di marsala e di sei scatole di sardine, aprendo con leva di ferro le casse nellle quali tale merce era contenuta.

Ordine di servizio N. 92.

Trasporti per conto delle Società Cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società Anonima Cooperativa di consumo fra i ferrovieri dello Stato residenti in Cagliari e provincia », già ammessa a fruire, per le proprie spedizioni (ordine di servizio n. 42-1921), delle tariffe ridotte applicabili ai trasporti eseguiti per conto delle Società cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'Ordine di servizio n. 167-1911, è ammessa anche al servizio di distribuzione delle derrate alimentari ai propri soci residenti lungo le linee: Cagliari-Campeda e Decimomannu-Monteponi.

Opportuna aggiunta deve quindi essere fatta tanto nell'art. 17 (modificato con l'O. S. 120-1916, punto 29) del citato regolamento, quanto nel relativo elenco allegato *C*.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 93.

Attivazione dello Scalo merci denominato " Milano Lambrate Scalo " e limitazione del servizio merci nella stazione di Milano Lambrate.

A partire dal 20 novembre 1922 viene aperto al servizio pubblico il nuovo scalo merci denominato « Milano Lambrate Scalo » allacciato alla linea Musocco-Lambrate Smistamento (Nuova Cintura di Milano) di cui l'Ordine di servizio n. 370-1914, coi seguenti impianti:

— due binari di ricovero treni e tradotte, della capacità utile di carri 60 ciascuno, allacciati al binario di corsa dei treni pari mediante scambio preso di calcio a m. 3270 dal doppio Bivio Lambrate Smistamento, a m. 1487 dal Bivio Greco ed a m. 3254 dall'asse del F. V. della stazione di Greco Milanese. Il binario dei dispari della nuova Cintura per l'allacciamento Milano Lambrate Scalo è attraversato mediante semplice intersezione;

— due binari di deposito carri della capacità utile complessiva di 100 carri;

— fronti di carico e scarico diretto della capacità utile di carri 85 complessivamente;

— un magazzino merci per il servizio promiscuo della G. V. e della P. V., in arrivo e partenza, con relativo binario di accosto della lunghezza utile di m. 70;

— un piano caricatore scoperto, con relativo binario di accosto della lunghezza utile di m. 65 e altro binario tronco per carico e scarico di testa;

— una stadera a ponte a rotaia continua, con tavolato di m. 6 della portata di tonn. 40;

— una gru fissa da sollevamento pesi, con manovra a mano della portata di tonn. 10;

— una sagona di carico tipo F. S.;

— due rifornitori con una colonna idraulica servita da apposito binario indipendente allacciato all' asta di manovra lato Lambrate Smistamento.

Il binario di allacciamento fra i due binari di ricovero treni e tradotte (futuro fascio superiore) e l'asta di manovra dello scalo, lungo m. 850, ha pendenza massima del 13.50 per mille.

Nel fabbricato Uffici della Gestione merci (Km. 9+478 della linea Musocco-Lambrate Smistamento) al quale si accede dalla strada comunale per Lambrate che col piano regolatore assumerà il nome di Via Nino Bixio, si troverà anche l'*Ufficio Movimento di Milano Lambrate Scalo*, munito di impianti telegrafici inclusi nei circuiti 4206 e 4627 con la chiamata S N.

Saranno attivate anche comunicazioni telefoniche e telefonoforiche, con Milano-Lambrate, col doppio Bivio Lambrate Smistamento con l' Ufficio Movimento di Milano Lambrate Smistamento (Segrate) e col Bivio Greco.

Fino a quando non si attiveranno gli impianti per l'ingresso diretto allo scalo dal lato del Bivio Greco, non saranno posti in opera gli impianti di segnalamento.

Tutti gli impianti di Milano Lambrate Scalo sono sul territorio del Comune di Lambrate.

In linea amministrativa il nuovo scalo dipenderà dalla sta-

zione di Milano-Lambrate. Nei riguardi dei servizi di manutenzione degli impianti, lo scalo è nella giurisdizione della Sezione Lavori Ovest di Milano C.

L'inoltro ed il ritiro dei carri a Milano Lambrate Scalo avverrà mediante apposite tradotte da e per Milano Lambrate Smistamento, regolate da apposite disposizioni di carattere locale, emanate a cura delle Divisioni interessate.

Il nuovo Scalo viene ammesso al servizio merci, veicoli e bestiame a Grande Velocità, e di merci e veicoli a Piccola Velocità, con esclusione:

a) dei trasporti a G. V. di numerario, carte-valori, oggetti d'arte e di collezione, seterie, merletti, pizzi a mano e feretri;

b) dei trasporti a G. V. di merci e bestiame da inoltrarsi con treni diretti e accelerati.

A partire dalla stessa data il servizio della stazione di Milano Lambrate viene limitato:

a) ai trasporti a G. V. di merci in collettame da trasportarsi coi treni diretti ed accelerati;

b) ai trasporti di numerario, carte-valori, oggetti d'arte e di collezione, seterie, merletti, pizzi a mano e feretri;

c) ai trasporti a G. V. e P. V. a carro completo esclusivamente per conto degli stabilimenti allacciati alla stazione stessa.

In conseguenza di quanto sopra, nella Parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914), nella Parte 2ª tabelle polimetriche (edizione 1° marzo 1922) del prontuario suddetto, nell'Elenco delle stazioni e degli scali, ecc., che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915), nella « Prefazione generale all'orario generale di Servizio » (edizione marzo 1921) e nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle gestioni e negli uffici di controllo si devono praticare le aggiunte e modificazioni indicate nell'allegato *A* al presente Ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Allegato **A** *all'Ordine di servizio N. 93 1922.*

Nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » (edizione giugno 1914) devesi:

— a pagina 7 alle linee del Compartimento di Milano aggiungere: « Nuova Cintura di Milano »;

— a pagina 35 di contro al nome di Milano Lambrate alla colonna 9 cancellare l'indicazione A (17) e modificare le indicazioni G (17), O (17), V (17), e B (17), rispettivamente alle colonne 8, 10, 11 e 12, in G (22), O (23), V (24) e B (22);

— fra i nomi delle stazioni di Milano Lambrate e Milano Nuova Centrale inserire;

Milano Lambrate Scalo	Nuova Cintura di Milano	Milano 1º Milano	Milano

—	—	—	G (25)	—	O	V	B (26)	—	—	T	F	6	30	S

— a piè della pagina stessa trascrivere le seguenti note:

« (22) Limitatamente ai trasporti a G. V. di merci e bestiame da trasportarsi coi treni diretti e accelerati, di numerario, carte valori, oggetti d'arte e di collezione, seterie merletti, pizzi a mano, feretri, ed ai trasporti a G. V. a carro completo da e per gli stabilimenti allacciati alla stazione ».

« (23) Limitatamente ai trasporti a carro completo da e per gli stabilimenti allacciati alla stazione ».

« (24) Limitatamente ai trasporti da e per gli stabilimenti allacciati alla stazione ».

« (25) Esclusi i trasporti di numerario, carte valori, oggetti d'arte e di collezione, seterie, merletti, pizzi a mano e feretri, ed esclusi anche i trasporti da inoltrarsi con treni diretti e accelerati ».

« (26) Esclusi i trasporti da inoltrarsi con treni diretti e accelerati ».

Nella parte 2ª — Tabelle polimetriche — (Edizione 1º marzo 1922) del prontuario suddetto devesi:

— a pagina 5 aggiungere la nuova tabella « (2-*bis*) Nuova Cintura di Milano », di cui all'allegato *B;*

— nelle tabelle 1 e 7, rispettivamente a pag. 5 e 6, considerare il nome della stazione di Musocco come stampato in carattere grassetto;

— nella tabella 39, a pag. 13, considerare il nome della stazione di Milano Lambrate come stampato in carattere grassetto;

— nelle tabelle 44 e 45, a pag. 14, considerare il nome della stazione di Greco come stampato in carattere grassetto;

— a pag. 60 inserire fra i nomi di Milano Lambrate e Milano Nuova Centrale l'indicazione di « Milano Lambrate Scalo /2-*bis*/ ».

Segue *Allegato* **A** *all'ordine di servizio N. 93-1922.*

Nell'Elenco delle stazioni e degli scali ecc. che partecipano alle tariffe speciali n. 1 e 11 G. V. in servizio cumulativo ferroviario-marittimo (edizione 1° maggio 1915) a pagina 23 fra i nomi delle stazioni di Milano Lambrate e Milano Nuova Centrale devesi inserire:

/Milano Lambrate Scalo /3/1/2/3/3/3/2/

Nei prontuari manoscritti delle distanze chilometriche in uso nelle stazioni e negli Uffici di controllo devesi:

— all'indice, nella sede opportuna, inserire « Milano Lambrate Scalo /84/13/ »;

— a pagina 17, nell'elenco numerico delle stazioni che servono a determinare la via più breve sulla quale è stabilita la distanza trascrivere:

252. Greco
253. Milano Lambrate
254. Musocco

— a pagina 84 intestare nella colonna seconda, la linea « Nuova Cintura di Milano »;

— di contro al numero progressivo 13 trascrivere il nome della nuova stazione di « Milano Lambrate Scalo » ed esporre la relativa distanza, la quale dev'essere formata aggiungendo Km 10 a quella indicata per la stazione di Musocco (pag. 19 numero progressivo 6) Km. 4 a quella indicata per la stazione di Greco (pag. 35 numero progressivo 19) Km. 7 a quella indicata per la stazione di Milano Lambrate (pag. 39 numero progressivo 26) e scegliendo la più breve.

L'istradamento sarà quello stesso esposto per la stazione che avrà servito di base per la formazione della distanza.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 12 fra i nomi delle località di Milano Lambrate e Milano Nuova Centrale devesi inserire:

/Milano Lambrate Scalo /M/29/

Allegato B all'ordine di servizio N. 93-1922.

(2 *bis*) Nuova Cintura di Milano

Da Milano Lambrate Scalo alle sottoindicate stazioni	Chilometri
Greco	4
Milano Lambrate . . .	7
Musocco	10

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria

Categoria	Carica	Indicazioni già portate nei bollettini	*Variazioni*
1ª	Delegato	**Renda** cav. uff. ing. Domenico – Div. Lav. Napoli.	8. 8. 1922. Esonerato dal servizio.
1ª	Id.	**Degaudenzi** comm. ing. Rocco – capo divisione – Div. Lav. Torino.	Dimissionario da delegato della 1ª categoria per la circoscrizione di Torino.
2ª	Deleg. suppl.	**Bosco** Lucarelli cav. uff. ingegnere Pier Celestino – Div. Lav. Venezia.	Dimissionario da delegato supplente della 2ª categoria per la circoscrizione di Reggio C.
2ª	Id.	**Bedogni** cav. Fausto – ispettore principale – Rag. Comp. Torino.	Dimissionario da delegato supplente della 2ª categoria per la circoscrizione di Torino.
4ª	Id.	**Ghezzi** geom. Pietro – segret. tecn. princ. – Bari Div. Lav.	4. 6. 1922. Morto.
6ª	Rappresen.	**Comoglio** geom. Pietro – segretario principale – Div. Mov. Torino.	1. 9. 1922. Esonerato dal servizio.
6ª	Rapp. suppl	**De Sanctis** Gaetano – segretario principale – Serv. Ragioneria Roma.	Nominato rappresentante effettivo della 6ª cat.
6ª	Deleg. suppl.	**Rossi** Felice – segret. di 1ª cl. Div. Lav. Genova.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Torino.
6ª	Id.	**Lombardo** rag. dott. cav. Michele – segretario di 1ª cl. – Serv. Approvvig. Roma.	1. 8. 1922. Esonerato dal servizio.
6ª	Deleg. suppl.	**Sega** Guido – segret. di 1ª cl. – Div. Mov, Traff. Venezia.	1. 7. 1922. Esonerato dal servizio.

Categoria	Carica	Indicazioni già portate nei bollettini	*Variazioni*
7ª	Delegato	**Mastellone** Gustavo – segretario di 1ª cl. – Off. Mov. M. Granili.	**Mastellone** Gustavo – segretario – Dep. loc. Salerno.
12ª	Id.	**Lombardi** Achille - capo squadra – Div. C. Catanzaro.	**Lombardi** Achille – capo sq. – D. C. Paola.
13ª	Rappresen.	**Rossi** Luigi – Sorvegliante della linea – Sez. Lav. Sulmona.	1. 9. 1922. Esonerato dal servizio.
14ª	Delegato	**Petrucci** Pasquale – capo sq. cantonieri – Distaccato in Libia.	1. 9. 1922. Esonerato dal servizio.
14ª	Deleg. suppl.	**Papaianni** Giuseppe - capo sq. cantonieri – Sez. Lav. Bari.	1. 7. 1922. Esonerato dal servizio.
17ª	Delegato	**Gribando** cav. Arnegildo – capo deposito di 2ª cl. – Dep. loc. Napoli.	**Gribando** cav. Arnegildo – capo deposito di 2ª cl. – Dep. loc. Milano Lambr.
18ª	Deleg. suppl.	**Minuto** Pasquale – macchin. treni a vapore – Dep. loc. Reggio C.	Nominato delegato dell'a 18ª cat per la circoscrizione di Reggio C. e di Palermo.
22ª	Delegato	**Piccinini** Enrico – operaio di 1ª categ. – Sq. Rialzo Mortara.	**Piccinini** Enrico – operaio di 1ª categ. – Dep. loc. Novi Ligure.
22ª	Id.	**Cantori** Romeo – operaio di 1ª categ. – Off. loc. Rimini.	Dimissionario da delegato della 22ª categ. per la circoscrizione di Bologna.
25ª	Id.	**Bertazzoli-Cova** Omobono – manovale — Off. loc. Rimini.	Dimissionario da delegato della 25ª categ. per la circoscrizione di Milano.
27ª	Deleg. suppl.	**Carucci** Romeo – capo staz. 1ª cl. – Staz. Mondovì.	**Carucci** Romeo – capo staz. di 1ª cl. – Staz. Savona M.

Il Direttore Generale
ALZONA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5ª, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1º gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV - N. 47

23 NOVEMBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2377) Roma, 1922-22 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Decreto Ministeriale 16 *novembre 1922, relativo alla sostituzione di un membro nella seconda Commissione esoneri.*

IL MINISTRO

SEGRETARIO DI STATO PER I LAVORI PUBBLICI.

Visto l'art. 5 del R. decreto 16 febbraio 1922, n. 207;
Visto l'art. unico del R. decreto 29 ottobre 1922, n. 1410;
Visto l'art. 4 del R. decreto 20 ottobre 1921, n. 1411;
Visto il proprio decreto 9 giugno 1922 relativo alla nomina delle Commissioni incaricate di formulare le proposte di esonero del personale delle ferrovie dello Stato;
Sulla designazione del Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Decreta:

Il Capo Servizio Principale gr. uff. ing. Gaspare Grillo cessa dalla carica di Membro della 2ª Commissione Esoneri (Materiale e Trazione) ed è sostituito dall'Ispettore Superiore commendatore ing. Giovanni Giuseppe Pietri.

Roma, li 16 novembre 1922.

Il Ministro: Carnazza.

Comunicati.

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
PERPETUA Antonio	Manovale avventizio	Condannato ad otto giorni di reclusione per furto di una verga di ferro, commesso il 9 ottobre 1921 allo Scalo merci della stazione di Isernia. (Sentenza 31 marzo 1922 del Tribunale di Isernia).
MICHELETTI Vittorio (216982).	Manovale in prova	Condannato a due mesi e quindici giorni di reclusione per furto di un portafoglio, commesso il 31 dicembre 1920 in Alessandria, in danno di Antimide Sebastiano (Sentenza 31 agosto 1921 del Tribunale di Alessandria).
SINOPOLI Domenico (195895).	Cantoniere	Condannato ad un anno, cinque mesi e cinque giorni di reclusione, a L. 50 di ammenda ed alla pena pecuniaria di L. 207,40, per ratto consensuale, commesso il 21 novembre 1921 in territorio di Cotrone, nonchè per correità in furto di L. 2000, commesso nelle medesime circostanze di tempo e di luogo in danno di Antonio Labbate. (Sentenza 20 marzo 1922 del Tribunale di Catanzaro).
BORDINI Vittorio (162064).	Manovale	Condannato a due anni e venti giorni di reclusione ed a L. 189 di multa, per correità in furto di dieci pezze di stoffa, commesso allo Scalo merci di Milano Sempione la sera del 24 dicembre 1920. (Sentenza 11 marzo 1921 del Tribunale di Milano).
GRECO Giovanni (27173).	Assistente merci e materiale	Condannato a quattro mesi e venti giorni di reclusione per furto di legname, commesso alla stazione di Ostuni il 5 gennaio 1920 e precedentemente. (Sentenza 11 giugno 1921 del Tribunale di Lecce).
SPINELLA Domenico.	Manovale avventizio	Condannato a sei mesi di reclusione per furto di bottiglie di « China Bisleri », commesso alla stazione di Sibari nella notte dal 17 al 18 giugno 1921. (Sentenza 16 agosto 1921 del Tribunale di Castrovillari).
SINELLI Alessandro (162344).	Accenditore	Condannato a sei mesi di reclusione per furto di carbone e vino, commesso allo Scalo ferroviario di Rogoredo l'8 dicembre 1920. (Sentenza 24 settembre 1921 della Corte d'Appello di Milano).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
ROTUNDO Cesare (199859).	Manovale in prova	Condannato a sei mesi di reclusione per furto di piatti sottratti da un carro giacente allo Scalo ferroviario di Ostiense il 19 novembre 1920. (Sentenza 21 dicembre 1921 del Tribunale di Roma).
DE MARCHI Nicola.	Aiutante applicato avventizio	Condannato a quaranta giorni di reclusiane per appropriazione indebita di L. 108 spettanti all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, reato commesso alla stazione di Conegliano il 30 giugno 1921. (Sentenza 15 dicembre 1921 del Tribunale di Conegliano).
ZANIN Silvio (175822).	Cantoniere	Condannato a quindici gierni di reclusione ed a L. 100 di multa per ricettazione di coperte militari. (Sentenza 30 maggio 1922 del Tribunale di Venezia).
RABBONI Raffaele (228411).	Manovale in prova	Condannato a cinque mesi di reclusione ed a L. 50 di multa, per ricettazione dolosa, commessa in Bologna il 10 settembre 1921. (Sentenza 22 febbraio 1922 della Corte d'Appello di Bologna).
RASTELLI Alfredo.	Manovale avventizio	Condannato a quattro mesi di reclusione ed a L. 60 di multa, per ricettazione di calzature di provenienza furtiva, commessa in Alessandria nell'ottobre 1920. (Sentenza 25 febbraio 1922 della Corte d'Appello di Casale).

Ai sensi ed agli effetti dell'art. 234 del Regolamento del personale si rende noto che con provvedimento in data 20 ottobre 1922 è stato licenziato l'Aiutante applicato in prova TORTI Dante - 210127 - perchè colpevole in base agli articoli 186-c) e 197 del precitato Regolamento, « di essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio per oltre dieci giorni a decorrere dal 3 luglio 1922 ».

Ordine generale N. 3.

Ordinamento degli uffici compartimentali (Divisioni) e delle officine del servizio materiale e trazione.

(Vedi ordine generale n. 6-1920).

A partire dal 1° dicembre 1922 le due Officine di Palermo C. e Palermo Lolli costituiranno una sola unità alla quale verrà di regola preposto un Ingegnere del grado 4°.

La nuova unità prenderà il nome di « Officina del Materiale Rotabile di Palermo » ed a questo indirizzo dovrà essere diretta tutta la corrispondenza inerente alla gestione delle due Officine.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 9 novembre 1922.

Appendice N. 10 all'Ordine generale N. 4-1918.

Indennità di malaria.

In applicazione dell'art. 88 delle disposizioni sulle competenze accessorie ed in base alle constatazioni eseguite a cura del Servizio Sanitario nei riguardi della infezione malarica, la classificazione stabilita dall'ordine generale n. 4-1918 per il tratto dal km. 160 + 204 al km. 237 + 307 (comprese le stazioni e le case cantoniere in esso esistenti) della linea Roccapalumba-S. Caterina Xirbi-Bicocca-Catania-Messina, è così modificata:

dal km. 160 + 204 al km. 236 + 232 - in zona grave;
dal km. 236 + 232 al km. 237 + 307 - in zona lieve.

Approvato dal Consiglio di amministrazione nella seduta del 1° *novembre* 1922.

Ordine di servizio N. 94.

Attivazione della fermata di Baldassi.

Il giorno 10 novembre 1922 è stata attivata sulla linea Trieste S. A. Parenzo la fermata di *Baldassi*, alla progressiva km. 105. 042,56, fra le stazioni di Visinada e S. Domenica, dalle quali dista rispettivamente m. 2998.96 e m. 3484.84.

Detta fermata, istituita esclusivamente per treni viaggiatori, è contrassegnata da un fanale e da una tabella con la denominazione della località.

All'illuminazione ed al presenziamento durante il tempo in cui il fanale deve rimanere acceso provvederà, giusta analoghi accordi, il municipio di Visinada a mezzo di un proprio incaricato.

Alla distribuzione dei biglietti per i viaggiatori in partenza dalla suddetta Fermata dovrà provvedere il personale di scorta, cui spetta pure di provvedere alla protezione eventuale dei treni, essendo la località sprovvista di segnali fissi.

In conseguenza di quanto sopra nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni, fermate e case cantoniere ex austriache ai vecchi transiti di Peri, Primolano, Cormons, e alla stazione di Cervignano » (edizione 1° gennaio 1921), a pag. 6, fra i nomi delle stazioni di Bagni S. Stefano Levade e della casa cantoniera di Barco devesi inserire:

/ Baldassi / — / Trieste S. Andrea-Parenzo / $\frac{\text{Trieste}}{\text{6° Trieste}}$ / V (4) / (fermata)

Nel « prontuario » generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della rete dello Stato » parte II tabelle polimetriche (edizione 1° marzo 1922) a pagina 21 tabella (91) *Trieste S. Andrea-Parenzo*, fra le stazioni di Visinada e S. Domenica inserire il nome di Baldassi con le seguenti distanze dalle stazioni della linea suddetta:

Trieste S. Andrea	Km.	106	Mazzeria	Km.	53
Trieste Servola	»	103	Caldania	»	52
Monte Castiglione	»	99	Buie	»	47
Zaule	»	97	Tribano	»	44
Muggia	»	95	Grisignana	»	40
Scoffie	»	92	Castagna	»	36
Decani	»	89	Piemonte	»	33
Lazzaretto Risano	»	87	Portole	»	28
Capodistria	»	83	Bagni S. Stefano Levade	»	20
Semedella	»	81	Montona	»	16
Isola d'Istria	»	76	Caroiba	»	11
Strugnano	»	71	Raccotole	»	9
Portorose (fermata)	»	69	Visinada	»	3
Portorose	»	67	S. Domenica	»	4
S. Bartolomeo	»	66	Visignano	»	6
Sicciole	»	63	Villanova	»	11
Salvore	»	58	Parenzo	»	18

- a pagina 53 (indice alfabetico) fra i nomi di Balata e Baldichieri-Tigliole inserire // Baldassi/91/.

Nella « Prefazione generale all'orario generale di servizio » (edizione marzo 1921) a pagina 8 fra i nomi di Balata e Baldichieri Tigliole inserire// Baldassi LV/Te/168//.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 95.

Soppressione dell'Ispettorato Sanitario a Cosenza e modificazione delle circoscrizioni degli Ispettorati Sanitari di Salerno, Taranto e Reggio Calabria.

A datare dal 1° p. v. dicembre è soppresso l'Ispettorato Sanitario di Cosenza istituito con l'Ordine di Servizio n. 15 (San.) pubblicato nel Bollettino Ufficiale n. 8 del 19 febbraio 1920.

Dalla data predetta le linee sulle quali aveva giurisdizione l'Ispettorato di Cosenza vengono aggregate, rispettivamente, alle circoscrizioni dei seguenti Ispettorati dipendenti dall'Ufficio Sanitario di Napoli:

all'Ispettorato Sanitario di *Salerno*:

Praia d'Ajeta-Paola-Castiglione Cosentino-Cosenza (compresa);

all'Ispettorato Sanitario di *Taranto*:

Sibari-Castiglione Cosentino (esclusa);

all'Ispettorato Sanitario di *Reggio Calabria*:

S. Eufemia Bif-Paola (esclusa).

Cotrone-Sibari- (esclusa).

Ordine di servizio N. 96.

Cambiamento di nome della stazione di Corneto.

La stazione di Corneto, della linea Pisa-Roma, ha assunto la nuova denominazione di « Tarquinia ».

Di conseguenza, nella parte 1ª del « Prontuario generale delle distanze chilometriche fra le stazioni della Rete dello Stato » « edizione giugno 1914) si dovrà:

— alla pagina 24, depennare il nome della stazione di Corneto con le relative indicazioni;

— alla pagina 59, inscrivere fra le stazioni di Tarcento e di Tarsia il nome della stazione di Tarquinia con le indicazioni esistenti per la stazione di Corneto;

e nella parte 2ª del Prontuario stesso (edizione 1° marzo 1922), alle pagine 30, 31 (tabelle 115-*A* e 115-*B*) e 56, si dovrà modificare *Corneto* in *Tarquinia*.

Conforme modificazione dovrà apportarsi in tutte le altre pubblicazioni di servizio nelle quali trovasi indicato il nome della suddetta stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Ordine di servizio N. 97.

Ammissione della ferrovia Aquila-Capitignano al Controllo comune per i trasporti merci in servizio cumulativo italiano.

(Vedi ordini di servizio n. 1-1920 e n. 40-1922).

Dal 1° dicembre 1922 la ferrovia Aquila-Capitignano, esercitata dalla Società Industriale dell'Aterno, parteciperà al controllo comune per i trasporti merci in servizio cumulativo (1).

E pertanto, da tale data, le disposizioni dell'ordine di servizio N. 1/1920 circa il carteggio, la tassazione e la registrazione dei trasporti debbono essere estese anche alle spedizioni in provenienza o in destinazione di stazioni delle nominate ferrovie.

A partire dalla data suddetta restano perciò soppresse le gestioni di transito nella stazione di Aquila.

---

(1) Partecipano al Controllo comune le seguenti amministrazioni.

1° Società Veneta;
2° Società Nazionale di ferrovie e tramvie;
3° Società per le strade ferrate sovvenzionate (ferrovia Cancello-Benevento;
4° Ferrovia centrale Umbra;
5° Ferrovia Mandela-Subiaco;
6° Ferrovia Padova-Piazzola;
7° Ferrovia Reggio Emilia-Ciano D'Enza;
8° Società «Lariana» di Navigazione sul Lago di Como;
9° Società per la Ferrovia di Valle Senio;
10° Ferrovie Salentine;
11° Ferrovia Massa Marittima-Follonica Porto;
12° Ferrovia Imola-Fontanaelice;
13° Ferrovia Rezzato-Vobarno;
14° Ferrovie complementari della Sardegna;
15° Società di Navigazione a vapore sul Lago d'Iseo;
16° Ferrovia Aquila-Capitignano.

Il numero che precede il nome di ciascuna Amministrazione deve figurare sulle lettere di vettura dei trasporti in partenza dalle proprie stazioni o scali.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 *e* 22.

Il Direttore Generale
ALZONA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . L. 12.00

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti . . . . » 25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV - N. 48

30 NOVEMBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(2523) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 4 *settembre* 1922, *n.* 1456, *che estende alle nuove Provincie il R. Decreto-legge 1° febbraio 1922, n. 61, recante provvedimenti onde sopperire alla deficienza di energia elettrica* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vedute le leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Veduto il R. decreto-legge 31 agosto 1921, n. 1269;

Veduto il R. decreto 5 febbraio 1922, n. 276;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto con i ministri del tesoro, dei lavori pubblici, dell'industria, del commercio e del lavoro e della previdenza sociale;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il R. decreto-legge 1° febbraio 1922, n. 61, recante provvedimenti per sopperire alla deficienza di energia elettrica è esteso alle nuove Provincie con le modificazioni che risultano dagli articoli seguenti.

Art. 2.

Il periodo di tempo anteriore al 1° dicembre 1921, indicato nell'art. 1 del citato R. decreto-legge, ha la decorrenza dal 24 marzo 1922.

Art. 3.

Le attribuzioni conferite ai prefetti con gli articoli 2, 6 e 7 del decreto legislativo che si estende; sono demandate alle autorità politiche provinciali.

Art. 4.

In quanto risulti necessario per l'applicazione degli articoli 3 e 4 del citato R. decreto-legge n. 61, s'intendono estese alle nuove

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 novembre 1922, n. 272.

Provincie le norme del Decreto Luogotenenziale 27 febbraio 1919, n. 250, sempre che la legislazione in vigore nelle nuove Provincie stesse ne renda possibile l'applicazione.

Art. 5.

Il presente decreto andrà in vigore col giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Sant'Anna di Valdieri, addì 4 settembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — PARATORE — RICCIO — TEOFILO ROSSI — DELLO SBARRA.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 5 *settembre* 1922, *n.* 1454 *che estende alle nuove Provincie le disposizioni relative alla produzione ed utilizzazione della energia elettrica* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Veduto il R. Decreto-legge 2 ottobre 1919, n. 1995;

Veduto l'art. 4. della legge 26 settembre 1920, n. 1822 e l'articolo 3 della legge 19 dicembre 1920, n. 1778;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 novembre 1992, n. 274.

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro dei lavori pubblici, del tesoro, delle finanze, dell'agricoltura, dell'industria e commercio;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Per tutti gli impianti idroelettrici che siano costruiti nei territori annessi con le leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778, dopo l'entrata in vigore del R. decreto-legge 28 marzo 1920, n. 401, sarà accordata alla ditta concessionaria, una sovvenzione annua di lire quaranta (L. 40) per ogni cavallo nominale medio risultante dalla determinazione di concessione.

Tale sovvenzione sarà corrisposta per la durata di anni 15 decorrenti dalla data di effettiva entrata in funzione dell'impianto, dopo il collaudo.

Art. 2.

La sovvenzione cesserà in ogni caso con la quota corrispondente dell'anno 1940.

Art. 3.

Per gli impianti compresi nell'art. 1, insieme con la sovvenzione indicata nell'articolo stesso, sarà anche accordata fino al termine previsto nell'art. 2 l'esenzione dell'imposta pigioni e casatico classi, nei riguardi degli edifici delle officine di produzione e di trasformazione dell'energia elettrica. Per lo stesso periodo di tempo, i medesimi edifici saranno del pari esenti dalle addizionali autonome alle imposte predette.

Art. 4.

Le facilitazioni del presente decreto si estenderanno solo ai nuovi impianti indicati nell'art. 1 e non ad impianti che costituiscono modificazioni e trasformazioni d'impianti preesistenti.

Art. 5.

Il Governo del Re potrà accordare su proposta del ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio superiore delle acque, sovvenzioni in misura non superiore a quella fissata nel presente decreto, ad altri impianti di produzione di energia elettrica che nelle nuove Provincie non utilizzeranno sorgenti di energia comunque derivanti da uso di combustibili.

Art. 6.

A coloro che costruiranno ed eserciteranno nuove linee di trasporto dell'energia elettrica di tensione superiore a 2000 volts, saranno concesse a partire dal giorno della messa in esercizio e per la durata di quindici anni le sovvenzioni seguenti:

a) per le linee aventi un peso di conduttore di rame di oltre 1000 chilogrammi per chilometro una sovvenzione annua di lire 0.15 per ogni chilogrammo di rame impiegato nel conduttore;

b) per le linee aventi un peso di conduttore di rame superiore a 500 chilogrammi e fino a 1000 chilogrammi per chilometro una sovvenzione annua di lire 0,20 per ogni chilogrammo di rame impiegato per il conduttore;

c) per le linee aventi un peso di conduttore di rame inferiore od uguale a 500 chilogrammi per chilometro una sovvenzione di lire 0,25 per ogni chilogrammo di rame impiegato nel conduttore.

Art. 7.

Qualora le linee siano costruite con conduttori in metalli diversi dal rame, saranno concesse le sovvenzioni di cui all'art. 6 ragguagliandole rispettivamente ad un peso di metallo elettricamente equivalente al rame.

Anche i limiti di cui al comma *a*), *b*) *c*), saranno determinati in base al peso del conduttore di rame che sarebbe elettricamente equivalente al metallo adoperato.

Art. 8.

Per le linee di cui sarà iniziata la costruzione dopo il 31 dicembre 1921, la misura della sovvenzione sarà determinata di triennio in triennio con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto col ministro del tesoro, sentito il consiglio superiore delle acque.

Art. 9.

Ai Consorzi idraulici, di bonifica e di irrigazione soli od associati od ai privati agricoltori isolatamente, o riuniti in Consorzio, che dalla data del presente decreto derivino, con condutture proprie, energia elettrica di tensione superiore a 2000 volts, dalle reti di distribuzione alimentate da centrali elettriche per utilizzarla a scopo prevalentemente agricolo o di bonifica, possono essere accordate dal giorno della messa in esercizio, e per la durata di quindici anni, le stesse sovvenzioni stabilite agli art. 6, 7 e 8.

Sarà inoltre concesso un contributo del 40 % nelle spese d'impianto di cabine complete.

Art. 10.

Agli enti e privati, di cui all'articolo precedente, potrà pure essere concesso un premio di L. 0,03, per kilowatteora, utilizzato esclusivamente per i lavori del terreno e di raccolta.

Tale premio sarà corrisposto annualmente per un periodo non superiore a dieci anni, ma non oltre il 1940.

Art. 11.

Tutti gli esercenti gli impianti elettrici la cui costruzione fu o sarà iniziata dopo l'entrata in vigore del Regio decreto-legge 28 marzo 1920, n. 401, che usufruiranno delle sovvenzioni o delle facilitazioni previste dal presente decreto, hanno l'obbligo di riservare una parte dell'energia prodotta sino al 10 per cento, da

fornirsi al prezzo fatto all'utente più favorito a parità di presta zione, per usi agricoli e di bonifica o per piccole industrie campestri necessarie o integranti l'esercizio dell'agricoltura, qualora gli utenti come all'art. 9, costruiscano linee e cabine proprie.

Art. 12.

La parte di energia da riservare, ai sensi dell'articolo precedente, sarà fissata dal Comitato del Consiglio di agricoltura, cui saranno aggregati un rappresentante del Consiglio superiore delle acque, ed uno della Direzione generale delle bonifiche, il capo dell'Ufficio di meccanica agraria ed uno o più tecnici specialisti.

La qualità di energia di cui sopra, sarà prescritta nella determinazione di concessione.

Se la quantità di energia riservata per ogni impianto non verrà richiesta od utilizzata tutta od in parte, dagli agricoltori o dai Consorzi, il concessionario sarà autorizzato dal Ministero di agricoltura a cederla per altri scopi con contratti di durata annuale.

Art. 13.

I Consorzi idraulici o di bonifica ed i Consorzi di agricoltura, soli od associati, potranno assumere, tenendo distinte le relative gestioni, la concessione e la costruzione di centrali elettriche per scopi di cui all'art. 9.

Art. 14.

Con la legge di approvazione del bilancio sarà stanziata annualmente nella parte straordinaria dei bilanci passivi del Ministero dei lavori pubblici e di quello di agricoltura la somma occorrente per il pagamento delle sovvenzioni, dei contributi e dei premi di cui al presente decreto.

Art. 15.

Presso la Cassa dei Depositi e prestiti è istituito un fondo speciale intitolato: « Fondo d'incoraggiamento alle applicazioni meccaniche ed elettriche in agricoltura ».

In tale fondo verranno versate le somme che si renderanno disponibili sui fondi anticipati, anno per anno, nel bilancio del Ministero di Agricoltura in applicazione al presente decreto e quelle che pur si renderanno disponibili sui capitali del bilancio passivo del Ministero di agricoltura, riguardanti le macchine agrarie.

I prelevamenti dal detto fondo vengono autorizzati con decreto del ministero di agricoltura.

Art. 16.

Il presente decreto entrerà in vigore dalla data di pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 5 settembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO — PARATORE — BERTONE — BERTINI — TEOFILO ROSSI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO 20 *settembre* 1922, *n.* 1455, *che estende alle nuove Provincie le disposizioni di legge per le ferrovie, tramvie ed automobili* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vedute le leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Udito il Consiglio dei ministri;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 21 novembre 1922, n. 272.

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro dei lavori pubblici e con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Ai territori annessi in base alle leggi 26 settembre 1920, numero 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778, sono estesi:

Il testo unico delle disposizioni di legge per le ferrovie concesse all'industria privata, le tramvie a trazione meccanica e gli automobili, approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, col relativo regolamento 17 giugno 1900, n. 306;

La legge 30 giugno 1912, n. 739, sulla circolazione degli autoveicoli;

Il relativo regolamento 2 luglio 1914, n. 811, e la parte ancora conservata in vigore del regolamento 29 luglio 1909, n. 710;

La legge 13 giugno 1907, n. 403, riguardante l'impianto di vie funicolari aeree ed il relativo regolamento 25 agosto 1908, n. 829;

Il Regio decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2374, sulla concessione ai Comuni delle teleferiche residuate dalla guerra;

Il regolamento 31 ottobre 1873, n. 1687, per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate ed il regolamento 31 ottobre 1873, n. 1688, circa il sindacato e la sorveglianza governativa dell'esercizio delle strade ferrate;

Le successive modificazioni alle leggi ed ai decreti citati ed in genere tutte le disposizioni vigenti nel Regno relative alle ferrovie concesse all'industria privata, alle tramvie a trazione meccanica, agli impianti di vie funicolari aeree ed agli automobili.

Le norme attinenti alla concessione saranno però applicabili solo ai servizi concessi dopo l'entrata in vigore del presente decreto.

Art. 2.

A deroga dell'art. 58 del testo unico 9 maggio 1912, n. 1447, e dell'art. 9 del decreto-legge Luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, rimangono provvisoriamente in vigore nelle Provincie le

disposizioni relative all'oggetto ed all'estensione delle indennità di espropriazione, di cui ai paragrafi dal 4 al 9 incluso della legge dell'Impero 18 gennaio 1876 (B. L. I. n. 30) concernente l'espropriazione allo scopo della costruzione e dell'esercizio di ferrovie.

A deroga dell'art. 5 della legge 30 giugno 1912, n. 739, fino a che non sia esteso alle nuove Provincie il Codice civile del Regno, rimane in vigore la legge austriaca 9 agosto 1908 (B. L. I. n. 162) sulla responsabilità per danni derivanti dall'esercizio di veicoli a motore.

Art. 3.

Le norme relative alle espropriazioni in vigore nel Regno, con la deroga di cui al precedente articolo, nonchè quelle relative alla redazione ed approvazione dei progetti sono anche applicabili ai lavori ferroviari da eseguire nelle nuove Provincie a cura diretta dello Stato. Viene pertanto abrogata l'ordinanza 25 gennaio 1879 (B. L. I. n. 19) del Ministero del commercio, concernente la compilazione di progetti relativi a ferrovie e le inerenti per trattazioni d'ufficio.

Art. 4.

Le attribuzioni che, nei provvedimenti estesi alle nuove Provincie in virtù del presente decreto, sono affidate ai prefetti, s'intendono affidate ai Commissari generali civili, e, per essi, ai vice commissari generali civili, quelle di competenza dei Consigli e delle delegazioni provinciali, s'intendono date alle Diete ed alle Giunte provinciali o, per esse, alle Giunte provinciali straordinarie; ciò a mente degli articoli 2 e 3 del Regio decreto-legge 31 agosto 1921, n. 1269.

Le attribuzioni degli uffici del Genio civile s'intendono affidate agli uffici tecnici governativi che, anche con altre norme, esercitano nei territori annessi analoghe funzioni.

Art. 5.

Alle spese occorrenti per l'attuazione del presente decreto si provvederà coi fondi stanziati per i servizi di ferrovie, tramvie,

automobili e teleferiche nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1922-923, e con i corrispondenti per gli esercizi futuri.

Art. 6.

Sono abrogate le disposizioni finora vigenti nei territori annessi, relative alle materie contemplate nel presente decreto.

Art. 7.

Il presente decreto entra in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 20 settembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — RICCIO — PARATORE.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

REGIO DECRETO-LEGGE 17 *ottobre* 1922, *n.* 1353, *concernente la sistemazione politica ed amministrativa delle nuove Provincie* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Vedute le leggi 26 settembre 1920, n. 1322, e 19 dicembre 1920, n. 1778;

Veduti i Regi decreti 22 luglio 1920, n. 1233, 14 agosto 1920,

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 28 ottobre 1922, n. 254.

n. 1234, 17 dicembre 1920, n. 1788, 8 settembre 1921, n. 1319; e il R. decreto-legge 31 agosto 1921, n. 1269;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del presidente del Consiglio dei ministri, di concerto col ministro segretario di Stato per gli affari dell'interno e con il ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Gli uffici di commissari generali civili per la Venezia Giulia e per la Venezia Tridentina e l'Ufficio di Commissario civile in Zara, sono soppressi.

Senza pregiudizio della definitiva circoscrizione delle nuove provincie e delle ulteriori disposizioni concernenti l'estensione della Legislazione del Regno ed ogni forma di assetto amministrativo, l'esercizio dell'autorità politica provinciale dei territori annessi è affidato ai prefetti del Regno, che avranno sede a Trento con giurisdizione nella Venezia Tridentina, a Trieste con giurisdizione nella Venezia Giulia e Zara con gurisdizione nel territorio dalmato annesso.

Art. 2.

I Commissari civili per i distretti politici assumono la denominazione di sottoprefetti, ferme restando le competenze e le circoscrizioni attuali.

Dove a' sensi dell'art. 2 del R. decreto-legge 31 agosto 1921, n. 1269, sia stato istituito per determinate circoscrizioni l'Ufficio di vice commissario generale civile, le funzioni ad esso delegato, che potranno essere modificate con decreto del ministro dell'interno, saranno affidate ad un vice prefetto.

Art. 3.

È applicabile nei territori annessi la disposizione dell'art. 8 del testo unico della legge comunale e provinciale approvato con R. decreto 4 febbraio 1915, n. 148.

Art. 4.

L'Ufficio centrale per le nuove Provincie, presso la presidenza del Consiglio dei ministri, è soppresso.

In quanto ciò non sia già avvenuto, gli affari dell'Amministrazione centrale per le nuove provincie sono attribuiti ai Ministeri competenti per ragione di materia.

Tale passaggio nel termine massimo del 31 dicembre prossimo avverrà colle modalità stabilite con decreti del presidente del Consiglio, di concerto con i ministri interessati.

Con gli stessi decreti sarà disposta la destinazione ai vari Ministeri dei funzionari sinora addetti all'Ufficio centrale per le nuove Provincie.

Art. 5.

Anche dopo il passaggio degli affari delle nuove Provincie ai singoli Ministeri, la competenza delle predette autorità sia per l'Amministrazione politica sia per ogni altro ramo di amministrazione resta regolata dalle leggi ed altre norme vigenti per le singole materie nelle nuove Provincie.

Art. 6.

Salva la vigilanza che spetta al prefetto sull'andamento di tutte le pubbliche Amministrazioni e salvi i provvedimenti che in caso di urgenza egli ritenga indispensabili nei diversi rami di servizio, tutti gli organi delle altre Amministrazioni statali passano alla diretta dipendenza dei ministri competenti.

Con decreti dei ministri competenti, di concerto con il presidente del Consiglio dei ministri, saranno date le disposizioni esecutive che risultassero necessarie.

Art. 7.

Con decreto Reale, promosso dal ministro del tesoro di concerto con il presidente del Consiglio e con i ministri interessati, saranno presi i provvedimenti relativi alle spese dei vari servizi nelle nuove Provincie dai fondi inscritti al capitolo n. 194 dello

stato di previsione della spesa del ministero del tesoro, finchè in base all'art. 11 del disegno di legge sullo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923 (legge 22 agosto 1922, n. 1169) non siasi provveduto al trasporto dei fondi necessari agli stati di previsione dei singoli Ministeri.

Art. 8.

Le Commissioni consultive istituite con R. decreto 8 settembre 1921, n. 1319, per la sistemazione dei territori annessi continuano a funzionare secondo le norme in vigore.

Le Commissioni consultive di Trieste, Trento e Zara sono presiedute dai prefetti.

Il presidente della Commissione consultiva centrale è nominato con decreto Reale, udito il Consiglio dei ministri, su proposta del presidente del Consiglio.

Art. 9.

Sono abrogate le disposizioni che contrastino con le norme del presente decreto, che avrà attuazione dal giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno e sarà presentato al Parlamento per la conversione in legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 17 ottobre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

FACTA — TADDEI — PARATORE.

Visto, *il guardasigilli*: ALESSIO.

Regio decreto 19 *ottobre* 1922, *n.* 1464, *che reca disposizioni per il trattamento di trasferta al personale delle ferrovie dello Stato ed a quello navigante dipendente dalle ferrovie medesime* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visti i Nostri decreti 16 giugno 1921, n. 845 e 22 gennaio 1922, n. 82;

Sentito il Consiglio d'Amministrazione delle ferrovie dello Stato;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per i lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

La validità dei decreti 16 giugno 1921, n. 845, e 22 gennaio 1922, n. 82, riguardanti il trattamento di trasferta per le missioni nell'interno del Regno da farsi, rispettivamente, al personale delle ferrovie dello Stato ed al personale navigante dipendente dalle ferrovie medesime, è prorogata di un anno, e cioè sino al 30 giugno 1923.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 19 ottobre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

Facta — Riccio — Paratore.

Visto, *il guardasigilli*: Oviglio.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 24 novembre 1922, n. 275.

DECRETO PRESIDENZIALE 7 *novembre* 1922, *relativo al passaggio di alcuni servizi dell'Amministrazione centrale per le nuove Provincie ai Ministeri competenti* (1).

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI.

Visto l'art. 4 del R. decreto-legge 17 ottobre 1922, n. 1353;

Visto il D. L. 5 gennaio 1919, n. 31, concernente la riattivazione e l'esercizio dei servizi propri delle aziende di monopolio nei territori del Trentino e della Venezia Giulia;

Visto che con la sostituzione nelle nuove Provincie dell'amministrazione civile a quella militare, avvenuta con il decreto Luogotenenziale 4 luglio 1919, n. 1081 e con il R. decreto 24 luglio 1919, n. 1251, furono deferiti ai Ministeri degli affari esteri, delle colonie, del tesoro, della guerra e della marina i servizi di propria competenza e al Ministero dell'interno quelli della pubblica sicurezza;

Visto il R. decreto-legge 25 novembre 1920, n. 1726, che demandò all'amministrazione delle ferrovie dello Stato di continuare oltre il 31 ottobre 1920 l'esercizio delle linee ferroviarie comprese nelle nuove Provincie:

Visto il R. decreto 5 maggio 1921, n. 653, riguardante la modificazione legislativa per la difesa dell'Erario nelle nuove Provincie;

Visto il R. decreto 9 giugno 1921, n. 825, che affidò al Ministero per le terre liberate i servizi attinenti al risarcimento dei danni di guerra nei territori delle nuove Provincie;

Visto il R. decreto 13 agosto 1921, n. 1212, che estende alle nuove Provincie il regolamento generale carcerario del Regno;

Visto il R. Decreto 15 dicembre 1921, n. 1864, che pose i servizi postali e telegrafici e telefonici delle nuove Provincie, nonchè gli uffici relativi, alla diretta dipendenza del Ministero delle poste e dei telegrafi;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 8 novembre 1922, n. 261.

Visto il provvedimento in data 28 luglio 1919, n. 63, col quale vennero attribuiti al Ministero delle finanze gli affari dell'amministrazione centrale per le nuove Provincie in materia di finanza;

Visto il provvedimento 12 agosto 1919, n. 0500, con cui venne deferita al Ministero dell'Interno la gestione tecnica dei servizi sanitari nelle nuove Provincie;

Visti i provvedimenti in data 28 febbraio 1920, n. 785/10, 31 dicembre 1920, n. 15524/10, 21 maggio 1921, n. 10496/10, 29 giugno 1921, n. 11126/10, con i quali vennero passati al Ministero della giustizia e degli affari del culto i servizi di grazia estradizione, culto, liquidazione di danni per arresto non giustificato per le nuove Provincie;

Visti i provvedimenti 28 agosto 1920, n. 9143/7910 e 15 giugno 1921, n. 2918-11/14, con i quali vennero passati al Ministero dell'istruzione i servizi dell'istruzione primaria, media e superiore e delle antichità e belle arti per le nuove Provincie;

Visti i provvedimenti 7 e 17 marzo 1921, n. 1380-1/9, con i quali vennero devoluti al Ministero dell'agricoltura gli affari dell'amministrazione centrale per le Nuove Provincie in materia di agricoltura, foreste e miniere;

Visto il provvedimento 25 maggio 1921, n. 10669/17, con cui venne passato al Commissariato per gli approvvigionamenti e i consumi alimentari il servizio degli approvvigionamenti nelle nuove Provincie;

Visto il provvedimento 3 ottobre 1921, n. 5953-11/11, con il quale venne passato al Ministero per il lavoro e la previdenza sociale il servizio delle assicurazioni sociali per le nuove Provincie;

Visto il provvedimento 12 giugno 1922, n. 2222-11-4, col quale venne passato al Ministero della marina il servizio dell'Istruzione nautica per le nuove Provincie;

Visto il provvedimento 2 luglio 1922, n. 3338-11/10, con cui venne passato al Ministero per l'industria e il commercio il servizio dell'istruzione commerciale per le nuove Provincie;

Di concerto con i ministri interessati;

DECRETA:

Art. 1.

A decorrere dal 10 novembre p. v. l'Amministrazione centrale dei servizi suindicati si intende definitivamente trasferita ad ogni effetto ai Ministeri competenti per ragione di materia, restando abrogate le condizioni e modalità sinora in vigore, in quanto non siano contemplate dal presente decreto.

Art. 2.

Il personale non appartenente ai ruoli del Regno, addetto ai predetti servizi, passa alla diretta dipendenza dei Ministeri competenti, continuando ad applicarsi per il governo di detto personale le norme e discipline sinora vigenti, fino a che non siano entrati in vigore i provvedimenti in corso per la sistemazione giuridica ed economica del personale predetto.

Art. 3.

Per i provvedimenti preveduti nell'art. 1 del R. decreto 8 settembre 1921, n. 1319 e negli art. 5 e 6 del R. decreto-legge 31 agosto 1921, n. 1269, continuerà a richiedersi il parere della Commissione consutiva centrale per la sistemazione amministrativa dei territori annessi, di cui all'art. 8 del R. decreto-legge 17 ottobre 1922, n. 1353.

Il presidente della Commissione consultiva centrale disporrà che, ove sia necessario e possibile, vengano previamente sentite anche le Commissioni consultive di Trento, Trieste e Zara.

Roma, 7 novembre 1922.

Il presidente del Consiglio dei Ministri:
MUSSOLINI.

Comunicato.

Ai sensi ed agli effetti dell'articolo 234 del Regolamento del personale, si rende noto che con deliberazione 3 ottobre 1922, fu licenziato in applicazione degli articoli 186-*e*) e 197 del citato Regolamento, il manovale in prova: *Vanderlingh* Guido (226028) per essere rimasto arbitrariamente assente dal servizio oltre i dieci giorni, a Salerno dal 13 settembre 1921.

Circolare N. 52.

Riapplicazione dei manometri di controllo del riscaldamento a vapore nei bagagliai.

E' stato disposto che in tutti i bagagliai e bagagliai-posta intercomunicanti venga gradatamente e nel minor tempo possibile riapplicato il manometro per il controllo della pressione del vapore nella condotta del riscaldamento, manometro che, come da circolare N. 60 pubblicata sul Bollettino Ufficiale N. 44 del 1918 era stato temporaneamente tolto d'opera.

Il personale di verifica e quello di scorta ai treni, quando potranno rilevare dalla sistemazione dell'impianto che detto manometro è stato già riapplicato e poi asportato, o quando rileveranno che il medesimo non funziona regolarmente, dovranno farne le constatazioni e le constestazioni nei prescritti modi, e quello di verifica dovrà applicare le consuete etichette segnalanti la mancanza.

I Capi Treno dovranno, nel periodo in cui è in azione il riscaldamento a vapore dei treni, seguire le indicazioni del manometro e fare, quando del caso, gli opportuni richiami al personale di macchina e le registrazioni del caso sui fogli di corsa e bollettini di trazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 9, 12, 14, 15, 16, 17, 32, 35, 36, 40, 41, 42, 43, 44, 45 *ed ai Controllori del Materiale.*

Il Direttore Generale
ALZONA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . . L. 12.00

Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti . . . . » 25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5°, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1° gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

Anno XV - N. 49 7 Dicembre 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2623) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

REGIO DECRETO 8 *settembre* 1922, *n.* 1463, *che sopprime la commissione centrale dei valori per le dogane e stabilisce un nuovo sistema per la determinazione del valore delle merci agli effetti delle statistiche del commercio con l'estero* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il Regio decreto 2 ottobre 1879, n. 5119 (serie 2ª) che istituì la Commissione centrale dei valori per le dogane, ed i decreti successivi che ebbero a riordinarla:

Visto l'art. 2 della legge 30 giugno 1908, n. 303, che dà facoltà al ministro delle finanze di pubblicare le disposizioni sulla compilazione delle statistiche del commercio e della navigazione;

Viste le disposizioni emanate dal ministro delle finanze con il decreto 28 giugno 1921;

Visto il decreto 1° giugno 1922, del ministro per l'industria ed il commercio col quale fu nominata una Commissione per lo studio del sistema da adottare per la determinazione dei valori doganali in relazione con la riforma della tariffa doganale;

Viste le conclusioni della stessa Commissione, secondo le quali conviene mantenere e adottare in via definitiva il sistema introdotto in via provvisoria col citato decreto Ministeriale 28 giugno 1921 per la rilevazione e la determinazione dei valori delle merci agli effetti delle statistiche del commercio con l'estero, sulla base delle dichiarazioni direttamente presentate dagli importatori, esportatori o loro rappresentanti e debitamente controllate dall'Amministrazione delle dogane;

Considerato che l'adozione del sistema stesso, integrato dall'azione di controllo e di revisione, affidata all'amministrazione

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 23 novembre 1922. n. 274.

delle dogane, viene a rendere supeflua l'opera della Commissione centrale dei valori per le dogane;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per le finanze, di concerto con quelli per l'industria e il commercio, per l'agricoltura, e per il lavoro e la previdenza sociale;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Commissione centrale dei valori per le dogane è soppressa.

Art. 2.

La determinazione dei valori delle merci per le statistiche del commercio con l'estero è fatta sulla base delle dichiarazioni presentate dagli importatori ed esportatori.

A tal fine è fatto obbligo agli stessi importatori, agli esportatori e per essi ai vettori o loro rappresentanti, di fornire alle dogane, insieme con le altre indicazioni, già prescritte agli effetti statistici, quella del valore, espresso in carta, per tutte le merci che attraversano la linea doganale, sia in entrata nel Regno che in uscita.

Come valore delle merci importate dovrà essere indicato quello delle merci stesse poste al confine, fuori dazio, e come valore delle merci esportate quello delle merci nell'interno del Regno, accresciuto delle spese di trasporto fino al confine.

Il peso delle merci, da indicare nelle dichiarazioni agli effetti statistici, deve in ogni caso essere quello effettivo delle merci stesse, ossia il peso netto reale.

Per le merci in importazione sarà indicato il peso netto legale o quello comprendente i recipienti immediati, quando in tal modo venga determinato il peso delle merci per la liquidazione dei diritti di confine.

Art. 3.

Il ministro delle finanze, di concerto con quelli per l'industria e il commercio e per l'agricoltura, potrà disporre perchè i valori medi risultanti dalle dichiarazioni presentate dagli impor-

tatori ed esportatori siano sottoposti a una revisione generale di controllo prima di renderli definitivi.

Art. 4.

Per l'inosservanza degli obblighi previsti dal presente decreto e per ogni irregolarità nell'adempimento di essi, resta applicabile, giusta il disposto dell'art. 2 della legge 30 giugno 1908, n. 308, la multa stabilita dal primo comma dell'articolo 81 della legge doganale.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 8 settembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BERTONE — ROSSI TEOFILO — BERTINI — DELLO SBARRA.

Visto, *il guardasigilli*: ALESSIO.

REGIO DECRETO, *26 novembre* 1922, *n.* 1519, *concernente i riscatti delle ferrovie Palermo-Corleone e Corleone-San Carlo* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Visto il disegno di legge n. 1725, presentato alla Camera dei deputati nella seduta del 6 luglio 1922, e concernente l'approvazione dei riscatti delle ferrovie Palermo-Corleone e Corleone-San Carlo;

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 30 novembre 1922, n. 280.

Vista la relazione della Commissione lavori pubblici e comunicazioni sul predetto disegno di legge;

Ritenuto che le vicende parlamentari non possono permettere la traduzione del disegno di legge medesimo in legge prima del 1° dicembre p. v.;

Udito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta dei Nostri ministri segretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Sono approvate, a tutti gli effetti, le diffide notificate addì 11 e 22 ottobre 1921, per il riscatto delle ferrovie Palermo-Corleone e Corleone-San Carlo, la prima in concessione al Consorzio per la ferrovia Palermo-Corleone in base a convenzione 10 dicembre 1882, approvata con R. decreto 7 gennaio 1883, n. 1196 (serie 3ª), ed attualmente in esercizio provvisorio dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato in forza del decreto Luogotenenziale 20 gennaio 1918, n. 219, e la seconda in concessione alla provincia di Palermo, e per essa ad una Società che la Provincia si assunse obbligo di costituire, e venne effettivamente indi costituita sotto il nome di Società siciliana per le ferrovie economiche, in base alla convenzione 31 marzo 1893, approvata col R. decreto 6 aprile 1893, n. 238, ed in esercizio della medesima Società.

Art. 2.

Al Governo del Re è accordata ogni opportuna facoltà per l'effettuazione dei riscatti di cui all'articolo precedente e per l'assunzione dell'esercizio della Corleone-San Carlo da parte dell'amministrazione delle ferrovie dello Stato, e per la sostituzione dell'esercizio definitivo a quello provvisorio da parte della stessa Amministrazione per quanto concerne la Palermo-Corleone.

Le indennità di riscatto verranno determinate a norma degli atti di concessione e su di esse spetteranno agli aventi diritto soltanto gli interessi semplici in ragione del 5 per cento lordo annuo a datare dalla decorrenza dei riscatti.

Art. 3.

Al pagamento dei corrispettivi di riscatto, di cui al precedente art. 2, sarà provveduto a carico del Ministero del tesoro, mediante opportuni stanziamenti nel relativo bilancio.

Il presente decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito il legge.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 novembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

BENITO MUSSOLINI — CARNAZZA — TANGORRA.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

DECRETO PRESIDENZIALE 24 *novembre* 1922, *che costituisce un Comitato per lo studio delle condizioni dei traffici dell'emporio di Trieste*. (1).

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Ritenuta la opportunità della nomina di un Comitato per lo studio delle condizioni dei traffici dell'emporio di Trieste e per la segnalazione degli occorrenti provvedimenti:

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 25 novembre 1922, n. 276.

DECRETA:

Art. 1.

È costituito presso il Ministero degli affari esteri un Comitato incaricato di studiare e di coordinare, con il concorso delle Amministrazioni centrali interessate e dei rappresentanti locali, i provvedimenti da adottarsi per l'organizzazione dei traffici dell'emporio di Trieste, per la sistemazione dei servizi particolarmente ferroviari, marittimi e doganali e per tutto quanto possa promuovere lo sviluppo commerciale ed industriale della città e del suo territorio.

Art. 2.

Il Comitato sarà presieduto dall'On. Giovanni BANELLI, deputato al Parlamento.

Ne faranno parte:

a) due delegati del Ministero delle finanze (uno della Direzione generale delle dogane ed uno della Direzone generale delle imposte dirette) ed uno per ciascuno dei Ministeri degli affari esteri, del tesoro, della marina (Commissariato per i servizi della marina mercantile) dell'industria e commercio, dei lavori pubblici, della Direzione generale delle ferrovie dello Stato e del Commissariato generale per l'emigrazione;

b) il presidente della Camera di commercio ed industria di Trieste;

c) il direttore generale dei Magazzini generali di Trieste.

Art. 3.

Quando il Comitato tratti di argomenti che rientrano nella competenza di Ministeri non rappresentati nel Comitato stesso, il Ministero competente sarà invitato a delegare alle discussioni un proprio rappresentante.

Art. 4.

Il presidente del Comitato farà partecipare ai lavori con voto deliberativo i senatori ed i deputati di Trieste quando ciò

apparisca opportuno con riguardo alle questioni in discussione, esso può anche far partecipare alle Conferenze, con voto consultivo, degli esperti nelle singole materie da trattarsi.

Art. 5.

I lavori del Comitato devono essere compiuti nel termine massimo di tre mesi dalla costituzione. Singole relazioni e proposte saranno presentate appena definiti gli studi sui singoli argomenti.

Art. 6.

Il Ministero degli affari esteri è incaricato dell'esecuzione del presente decreto e di provvedere ai lavori di segreteria del Comitato.

Roma, 24 novembre 1922.

Per *il Presidente del Consiglio dei Ministri*
ACERBO.

Ordine di servizio N. 98.

Abilitazione della stazione di Aicha al servizio viaggiatori e bagagli.

Col giorno 16 dicembre 1922 la stazione di smistamento di Aicha della linea Fortezza-Innichen viene ammessa al servizio viaggiatori bagagli e cani con le modalità di cui gli art. 25 e 31 delle « norme per il servizio contabile delle gestioni viaggiatori, bagagli e cani » pubblicato con l'ordine di servizio n. 160-1909, e successive modificazioni.

Dalla detta stazione vengono distribuiti biglietti di corsa semplice ai prezzi e per le corrispondenze indicate nel prospetto « Allegato *A* » al presente ordine di servizio.

La stazione di Franzensfeste-Fortezza resta incaricata della registrazione e della contabilità biglietti e bagagli, come pure dei relativi versamenti.

In conseguenza di quanto sopra nella « Prefazione Generale all'orario generale di servizio (Edizione marzo 1921) » e nel « Prontuario delle distanze chilometriche delle stazioni ex austriache ai vecchi transiti (Edizione gennaio 1921) » si dovranno praticare le aggiunte indicate nell'Allegato *B* al presente Ordine di Servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Allegato A all'ordine di servizio N. 98–1922.

DA	A e viceversa	Biglietti di corsa semplice			Stazione incaricata delle scritturazioni e dei versamenti
		1ª classe	2ª classe	3ª classe	
Aicha	Klausen–Chiusa di Bressan	10.60	7.30	4.55	Franzensfeste-Fortezza
	Villnös–Gufidann .	9.50	6.55	4.15	
	Albeins	8.05	5.65	3.10	
	Bressanone	6.80	4.90	2.75	
	Vahrn.	5.35	3.35	2.10	
	Mittewald–Mezzaselva	4.20	2.60	1.70	
	Grasstein	5.65	4.15	2.20	
	Mauls	6.80	4.90	2.75	
	Freienfeld	8.05	5.65	3.10	
	Sterzing	10.—	6.85	4.25	
	Gossensass	12.20	8.35	5.20	
	Franzensfeste–Fortezza	2.10	1.55	1.15	
	Unterau.	1.30	1.10	0.90	
	Schabs	1.30	1.10	0.90	
	Mühlbach	2.45	1.85	1.30	
	Vintl	5.35	3.35	2.10	
	St. Sigmund–S. Sigismondo	7.60	5.35	3.00	
	Ehrenburg	9.20	6.40	3.50	
	St. Laurenzen–S. Lorenzo	11.40	7.90	4.90	
	Bruneck–Brunico .	12.55	8.65	5.30	

Allegato B all'ordine di servizio N. 98-1922.

Nella « Prefazione generale all'orario di servizio » (Edizione marzo 1921):

— a pagina 8 accanto al nome di *Aicha* aggiungere le lettere L. B.

Nel « Prontuario delle distanze chilometriche dalle stazioni ex-austriache ai vecchi Transiti (Edizione 1° gennaio 1921) ».

— a pagina 5 di fronte al nome di Aicha segnare nelle colonne 6 e 7 rispettivamente le lettere V (1) B (1) e nella colonna 2 trascrivere « Franzensfeste-Fortezza ».

Nel « Prontuario generale delle distanze chilometriche, parte II, (edizione 1° marzo 1922) » a pag. 17, tabella polimetrica n. 61, e a pag. 52 nell'indice alfabetico, di contro al nome della stazione di Aicha, segnare il dischetto nero.

Ordine di servizio N. 99.

Soppressione della autonomia della gestione G. V. di Genova Piazza Principe.

In seguito alla avvenuta limitazione del servizio merci G. V. nella stazione di Genova Piazza Principe, di cui al punto 610 del Bollettino Commerciale n. 40/922, a datare dal 1° dicembre 1922, viene soppressa l'autonomia della gestione G. V.

Di conseguenza nell'allegato *A* all'ordine di servizio n. 331/913 dovrà essere depennato il nome della detta gestione la quale sarà considerata alle dipendenze del Capo-Stazione.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 100.

Riscatto delle linee Palermo-Corleone e Corleone-S. Carlo.

A partire dal 1 dicembre 1922, per effetto del R. decreto legge 26 novembre 1922, n. 1519, con cui è stato approvato il riscatto delle linee Palermo-Corleone e Corleone S. Carlo, l'esercizio della Palermo-Corleone viene assunto in via definitiva dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, la quale assume anche dalla data stessa l'esercizio della Corleone-S. Carlo.

Quest'ultima linea, costituente la prosecuzione della Palermo-Corleone misura m. 38.471 fra gli assi dei F. V. di Corleone e San Carlo e si prolunga per m. 202 oltre l'asse del F. V. di S. Carlo.

Le dette linee vengono comprese nel gruppo delle ferrovie secondarie della Sicilia e poste sotto la giurisdizione dell'Ufficio di Esercizio delle ferrovie medesime.

In attesa delle disposizioni che saranno emanate in dipendenza del riscatto ed in esecuzione del succitato decreto-legge, restano

temporaneamente in vigore le condizioni, norme e modalità che attualmente regolano i trasporti e l'effettuazione del servizio sulle due linee suddette, e in particolare per la linea Palermo-Corleone restano temporaneamente ferme tutte le disposizioni non contrarie al presente Ordine di servizio contenute nell'Ordine di servizio n. 23/1918.

Disposizioni per la linea Corleone S. Carlo. — Per la Corleone-S. Carlo, i trasporti viaggiatori, bagagli e merci continuano provvisoriamente ad avere luogo sotto l'osservanza delle tariffe e condizioni attualmente in vigore.

Le norme attualmente vigenti nelle stazioni, gestioni, uffici della linea per il rispettivo funzionamento, rimangono provvisoriamente in vigore, salvo quanto sia in contrario stabilito dal presente Ordine di servizio o da successive disposizioni della Direzione Generale o del Capo Compartimento di Palermo.

Controllo e contabilità dei prodotti - Servizio cassa. — Le stazioni della linea trasmetteranno gli elaborati concernenti le rispettive gestioni all'Ufficio di controllo della linea Palermo-Corleone in Palermo.

Per le merci dovrà incominciarsi la numerazione dei trasporti eseguiti dal 1° dicembre 1922 col n. 1, continuandola progressivamente fino al 31 dicembre.

Per tutte le partite riguardanti i trasporti di data anteriore al 1° dicembre 1922, le stazioni istituiranno una gestione stralcio, compilando per il controllo separate contabilità ed appositi conti correnti.

Le stazioni concentreranno i versamenti dei loro introiti, con la periodicità di essi rispettivamente fissata, alla stazione capo linea di Pelermo S. Erasmo, la quale provvederà alla consegna degli introiti stessi alla Cassa Compartimentale di Palermo.

Forniture. — Alle forniture occorrenti per l'esercizio della ferrovia Corleone S. Carlo provvederanno i magazzini della rete di Stato.

Servizio sanitario e servizio legale. — Il servizio sanitario sulla linea Corleone-S. Carlo sarà disimpegnato con le norme in

vigore alla dipendenza dell'Ufcio Sanitario Compartimentale di Palermo.

L'Ufficio legale Compartimentale di Palermo si occuperà anche della trattazione degli affari legali della linea stessa.

Carte di libera circolazione e biglietti di viaggio gratuito. — Le carte di libera circolazione rilasciate per l'anno in corso, valevoli per le linee del Compartimento di Palermo, saranno tenute valide anche per la linea Corleone-S. Carlo.

Le carte di libera circolazione ed i biglietti per un solo viaggio (gratuiti ed a riduzione) rilasciati dall'Amministrazione della Corleone-S. Carlo avranno validità fino alla loro scadenza ed in ogni caso non oltre il 31 dicembre 1922 per le carte di libera circolazione ed il 31 marzo 1922 per i biglietti di corsa semplice.

Dal prospetto allegato *A* risultano le stazioni della linea Corleone-S. Carlo ed i servizi ai quali sono abilitate e gli impianti fissi di cui sono provviste. Dalla tabella polimetrica allegato *B*, risultano le distanze chilometriche fra le stazioni.

Allegato **A** *all'ordine di servizio N. 100-1922.*

Ferrovia Corleone-San Carlo

ELENCO DELLE STAZIONI E FERMATE.

Censiti - Fermata: abilitata al servizio viaggiatori e merci a dettaglio: provvista di binario tronco.

Ridocco - Fermata: abilitata al servizio viaggiatori e merci a carro completo, provvista di binario tronco; i biglietti ai viaggiatori sono rilasciati dal Capo Treno.

Campofiorito - Stazione: abilitata a tutti i servizi: provvista di binario di incrocio, binario tronco con magazzino merci e piano caricatore.

Tarucco - Fermata: abilitata al servizio viaggiatori e merci a carro completo, provvista di binario tronco: i biglietti ai viaggiatori sono rilasciati dal Capo Treno.

Contessa Entellina - Stazione: abilitata a tutti i servizi; provvista di binario di incrocio, binario tronco con Magazzino Merci e piano caricatore; provvista di rifornitore.

Bisacquino - Stazione: abilitata a tutti i servizi: provvista di binario di incrocio e binario tronco con magazzino merci e piano caricatore.

Chiusa Sclafani - Stazione: abilitata a tutti i servizi: provvista di binario di incrocio e binario tronco con magazzino merci e piano caricatore coperto; provvista di rifornitore e piattaforma per giro locomotive.

S. Carlo - Stazione: abilitata a tutti i servizi: provvista di binario di incrocio e binario tronco con Magazzino e piano caricatore: provvista di due binari per servizio deposito combustibili e locomotive e relativa rimessa; provvista di rifornitore e piattaforma per giro locomotive.

Allegato **B** *all'ordine di servizio N. 166–1921.*

Linea Corleone - S. Carlo.

Corleone								
5	Censiti							
7	2	Ridocco						
10	5	3	Campofiorito					
15	10	8	5	Tarucco				
18	13	11	9	3	Contessa Entellina			
26	21	19	16	11	9	Bisacquino		
29	25	23	20	15	12	4	Chiusa Sclafani	
39	34	32	29	25	22	14	10	**S. Carlo**

Circolare N. 53.

Accertamenti sanitari per gli agenti che dimorano o si trovano fuori residenza.

Gli agenti che per mancanza di abitazioni nella sede del loro ufficio siano stati autorizzati a risiedere stabilmente in località limitrofe o che eccezionalmente si trovino fuori residenza per congedo, riposo, malattia, missione od altre ragioni, sono obbligati a far pervenire senza indugio le eventuali denuncie di malattia o di prosecuzione di assenza per malattia, con l'indicazione dell'ufficio da cui dipendono, oltrechè ai propri superiori diretti — in ottemperanza all'art. 156 del vigente Regolamento del personale — anche al Capo della stazione più vicina alla loro dimora, della quale dovranno specificare la precisa ubicazione.

I Capi stazione a cui pervengono le denuncie di cui trattasi sono obbligati ad emettere subito biglietto d'invito mod. San. I. per l'accertamento fiscale al competente Medico di riparto e ad inviare con ogni sollecitudine i moduli o i referti del sanitario all'ufficio da cui gli agenti dipendono.

Circolare N. 54.

Tassa dovuta per il proseguimento senza trasbordo, delle carrozze con compartimenti riservati, delle comitive in carrozze comuni senza trasbordo e per il trasporto a vuoto delle carrozze speciali.

Le tasse previste dagli articoli 31, 32 e 33 delle « Norme per la composizione dei treni viaggiatori, parte prima, edizione 15 marzo 1915 » sono triplicate.

Ciò stante:

quando sia richiesto il passaggio da treno a treno delle carrozze con compartimenti riservati, (art. 31), si deve esigere, in au-

mento al prezzo del biglietto, la tassa di L. 1,077 a chilometro per tutto il percorso a carico, esclusi gli eventuali percorsi a vuoto che si dovessero effettuare per il soddisfacimento della richiesta;

per il proseguimento senza trasbordo con treni ordinari di una o più carrozze comuni con comitive occupanti almeno i 4/5 dei posti offerti, quando il proseguimento stesso non sia reso necessario da esigenze di servizio, (art. 32), sono da riscuotere in aumento al prezzo del biglietto, le seguenti tasse:

per una o più carrozze a 2 o 3 assi, L. 60 per i viaggiatori a tariffa ordinaria e L. 30 per quelli che fruiscono di concessioni speciali;

per una o più carrozze a carrelli L. 120 per i viaggiatori a tariffa ordinaria e L. 60 per quelli che fruiscono di concessioni speciali; quando il richiedente di carrozze speciali dell'Amministrazione (saloni, saloncini, carrozze per trasporto malati e per trasporto feretri), rifiuti la carrozza messa a disposizione per averne altra di cui specifichi il tipo ed il numero di servizio e per il trasporto della quale si renda necessario un percorso a vuoto, (articolo 33), si deve riscuotere, oltre ai prezzi previsti dall'art. 18 delle tariffe, la tassa di L. 1,077 a chilometro per i veicoli a 2 o 3 assi e di L. 2,154 a chilometro per quelli a carrelli.

Per la riscossione e contabilizzazione delle dette tasse, le stazioni debbono emettere un biglietto di supplemento mod. C. I. 203 da inscrivere nel prospetto V del riassunto mod. C. I. 213.

Opportune correzioni sono da farsi agli articoli 31, 32 e 33 delle « Norme » sopracitate.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 15, 16 e 22.

VARIAZIONI da apportare all'elenco dei rappresentanti e delegati di categoria

Categoria	Carica	Indicazioni già portate nei bollettini	*Variazioni*
2ª	Rappresen.	**Candeloro** dott. Vincenzo – ispettore capo – Servizio Lavori, Roma.	Dimissionario da rappresentante della 2ª categoria.
8ª	Delegato	**Bozzi** Ersilia nata Pelagaggi – scrivana princ. – Div. Mov. e Traffico, Milano.	1. 10. 22. Esonerata dal servizio.
8ª	Deleg suppl.	**Foà** Ines – scrivana princ. – Div. Mov. e Traff., Milano.	Nominata delegata effettiva per le circoscrizioni di Milano e Venezia.
13ª	Delegato	**De Lutiis** Pietro Antonio – sorvegliante della linea – Sez. Lav., Napoli Sud.	14. 7. 22. Esonerato dal servizio.
13ª	Deleg. suppl.	**Cipollina** Giovanni – sorvegliante della linea – Sez. Lav., Campobasso.	Nominato delegato effettivo per la circoscrizione di Napoli.
17ª	Id.	**Rossetti** Ettore – capo deposito di 2ª cl. – Tarvisio DL.	**Rossetti** Ettore – capo deposito di 2ª cl. Trieste C. DL.
22ª	Delegato	**Minuti** Oreste – operaio di 1ª – Verona DL.	1. 10. 22. Esonerato dal servizio.
24ª	Id.	**Scarpa** Raffaele – custode d'officina – Off. Mat. Mob. Granili.	1. 9. 22. Esonerato dal servizio.
32ª	Id.	**Sale** Augusto – manovratore capo – Staz. Roma Term.	1. 10. 22. Esonerato dal servizio.
42ª	Id.	**Romani** Ottorino – sotto capo sq. operai – Venezia Rip. tecn.	Dimissionario da delegato della 42ª cat. per la circoscrizione di Venezia.

Il Direttore Generale

ALZONA.

Circolare N. 3v

Veicoli da inoltrare vuoti nelle Officine dell'Amministrazione per scadenza del periodo di garanzia.

Occorre inviare al più presto possibile in Officina i veicoli il cui periodo di garanzia sta per cessare, e che sono indicati nell'elenco in calce alla presente.

Le ricerche dei detti veicoli dovranno esperirsi da tutte le stazioni della rete alle ore 17 del giorno 15 dicembre 1922, estendendole ai veicoli in composizione ai treni, a quelli esistenti sui piazzali di stazione, dei depositi locomotive, dei depositi combustibile, e delle squadre di rialzo, limitatamente, per queste ultime, ai veicoli non ancora sotto riparazione o prossimi ad uscire dalla squadra.

Non appena un veicolo compreso fra quelli indicati viene rintracciato, se esso è vuoto la stazione vi applicherà da ambo i lati l'etichetta Mod. G. 318 di cui l'Ordine di servizio n. 67-1911, scrivendo a mano, nell'apposito spazio il motivo per cui il veicolo viene destinato all'Officina, ed in questo caso: « per scadenza del periodo di garanzia » e provvedendo al suo pronto invio in Officina scortato da Mod. M-130.

Se il veicolo rintracciato è impegnato, la stazione dovrà applicarvi l'etichetta di cui sopra in bianco, comunicando telegraficamente il numero di servizio del veicolo ed il treno d'inoltro alla stazione destinataria, la quale, a sua volta, completerà l'etichetta delle indicazioni necessarie e curerà l'immediato inoltro del veicolo in Officina, scortandolo con Mod. M-130.

Di massima i bagagliai a due sale ed i carri rintracciati in Continente dovranno essere etichettati per la più prossima Officina del Continente e quelli rintracciati in Sicilia alla più vicina officina dell'Isola, mentre le carozze ed i bagagliai ed i carri a tre sale ed a carrelli rintracciati nel Continente saranno destinati alla più vicina delle Officine di Torino, Verona, Firenze, Bologna, Granili e Foggia e quelli rintracciati in Sicilia alla Officina di Palermo.

Avvertesi che se il veicolo fosse munito delle normali etichette di riparazione, le medesime non dovranno essere tolte o coperte con l'etichetta speciale prescritta dalla presente circolare. Così non dovranno essere tolte queste etichette speciali o coperte con quelle ordinarie di riparazione, quando occorresse applicare queste ultime a qualche veicolo diretto all'Officina per la visita prima della scadenza del periodo di garanzia.

La stazione che etichetta il veicolo, darà notizia dell'invio alle Officine: per i carri, alla propria Delegazione Veicoli ed al Circolo di ripartizione; per le carozze ed i bagagliai, alla Delegazione Veicoli ed al Riparto Circolazione Veicoli.

Ogni negligenza, omissione od erronea applicazione di etichette verrà severamente punita, anche con l'addebito di tutti o di parte degli inutili percorsi a vuoto che si dovessero verificare e dei danni eventualmente sofferti dall'Amministrazione per la mancata visita del veicolo, prima della scadenza del periodo di garanzia.

Elenco dei veicoli da inoltrare nelle Officine per visita scadenza del periodo di garanzia.

Carrozze.

Alz^{CR} 19075 - 19081.

ABIz^{CR} 58952.

BIz^{CR} 28629.

CIz^{CR} 44058 - 44080 - 44198 - 44253 - 44318 - 44324.

Carri.

F 130425 - 130438 - 130447 - 131075 - 131084 - 131698 - 131819 - 131827 - 131833 - 188240 - 188253.

Ltm 442949 - 442964.

Poz 694432 - 694434 - 695470 - 695499 - 695607 - 695617 - 695619 - 695620.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 7, 9, 11, 40, 41, 42 e 45.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Anno XV - N. 50 · 14 Dicembre 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

Parte prima — Leggi e decreti:

Parte seconda — Ordini generali, Ordini di servizio, Circolari ed Istruzioni *di durata indeterminata*:

Parte terza — Ordini di servizio e Circolari *di durata determinata*:

(*Per memoria*).

Parte quarta — Giurisprudenza ferroviaria:

(*Per memoria*).

(2748) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Avvertenza.

Si rende noto che a partire dal 1° gennaio 1923 il prezzo dell'abbonamento al Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato viene fissato in L. 16 per gli agenti e in L. 32 per i privati, agenzie e amministrazioni in corrispondenza.

Gli agenti potranno continuare a versare detto importo alla stazione più prossima alla loro residenza, mentre i privati, le agenzie e le Amministrazioni in corrispondenza dovranno inviarlo o in contanti o a mezzo cartolina vaglia direttamente alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, Servizio personale e Affari Generali, ufficio V.

LEGGE 30 *novembre* 1922, *n.* 1549, *concernente la proroga dell'esercizio provvisorio, fino a quando siano tradotti in legge, degli stati di previsione dell'entrata e della spesa, per l'anno finanziario* 1922-923, *non ancora approvati* (1).

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

Il termine, di cui all'art. 1 della legge 22 agosto 1922, n. 1169, riguardante l'esercizio provvisorio degli stati di previsione dell'entrata e della spesa per l'anno finanziario 1922-923, non appro-

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 5 dicembre 1922, n. 284.

vati, è prorogato sino a quando gli stati medesimi siano tradotti in legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 30 novembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

TANGORRA.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

DECRETO MINISTERIALE 1 *ottobre* 1922, *relativo al contributo Statale assegnato agli enti costruttori di case popolari ed economiche* (1).

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA E IL COMMERCIO.

Visto il decreto Ministeriale 16 luglio 1922 che determina l'ordine di precedenza da seguire nell'invio alla Cassa depositi e prestiti delle domande di mutuo avanzate da Enti costruttori di case popolari ed economiche che hanno ottenuto il decreto di concessione del contributo statale nell'ammortamento dei mutui stessi, tuttora da contrarre;

Considerato che tale decreto venne emanato affinchè la concessione dei mutui avvenga con criteri obiettivi e sia opportunamente regolata in relazione alla limitata potenzialità di assorbimento della Cassa stessa;

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 6 dicembre 1922, n. 285.

Visto che numerosi Enti costruttori ravvisano conveniente iniziare le costruzioni prima che giunga il loro turno per l'invio alla Cassa depositi e prestiti del decreto che li autorizzi a contrarre il mutuo con la predetta Cassa; valendosi allo scopo di prestiti provvisori stipulati con altri Istituti di credito;

Ritenuta la necessità di agevolare e garantire i detti Enti sovventori nella loro proficua azione per la sollecita risoluzione del problema edilizio;

DETERMINA:

Il contributo statale assegnato agli Enti costruttori di case popolari ed economiche per l'ammortamento di mutui edilizi da contrarre con la Cassa depositi e prestiti, sarà senz'altro devoluto agli Istituti di credito che con prestiti provvisori abbiano sovvenzionato le costruzioni prima della concessione del mutuo da parte della Cassa stessa qualora lo richiedano i rispettivi Enti costruttori ed in ogni caso allorchè per una qualsiasi ragione la Cassa depositi e prestiti non possa addivenire alla effettiva concessione dei mutui.

Il trasferimento del contributo statale avverrà previa conversione dei prestiti provvisori in mutui definitivi.

Roma, 1° ottobre 1922.

Il Ministro per l'Industria e il Commercio
TEOFILO ROSSI.

Comunicato.

AGENTI REVOCATI, DESTITUITI O LICENZIATI perchè condannati per delitti contro la proprietà

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
VALENT Vittorio (213813)	Cantoniere in prova	Condannato a tre mesi di reclusione per furto di un portafoglio contenente L. 500 commesso in Venzone il 5 gennaio 1922, in danno di Fabbro Settimio. (Sentenza 21 febbraio 1922 del Tribunale di Udine).
REMONDINO Giuseppe (218977)	Assistente sale in prova	Condannato a tre mesi e dieci giorni di reclusione, per complicità in tentato furto di merci, commesso alla stazione di Alessandria il 18 e 19 aprile 1921. (Sentenza 7 giugno 1922 della Corte d'Appello di Casale).
TOPAN Ilario (244075)	Fuochista in prova	Condannato ad un anno e sette mesi di reclusione, per furto di merce e di benzina, commesso in Napoli il 22 ottobre 1919, in danno delle Amministrazioni ferroviaria e militare. (Sentenza 22 gennaio 1921 del Tribunale di Napoli).
DONNINI Guido (239847)	Manovale in prova	Condannato a sei mesi di reclusione per furto di una borsetta contenente L. 520, commesso il 14 dicembre 1921, in Savona, in danno di Wecher Giorgio e consorte. (Sentenza 15 luglio 1922 della Corte d'Appello di Genova).
DORIO Giuseppe (196828)	Manovale in prova	Condannato a cinque mesi e sedici giorni di reclusione, per furto di caramelle sottratte nella notte dal 3 al 4 settembre 1920 da una cassa depositata nel Magazzino G. V. di Padova. (Sentenza 16 marzo 1922 della Corte d'Appello di Venezia).
MURATORI Pietro (163032)	Manovale	Condannato a sei mesi di reclusione per correità in tentato furto di carbone, commesso alla stazione di Ronco Scrivia il 20 ottobre 1920. (Sentenza 3 ottobre 1922 della Corte d'Appello di Genova).
LARIA Angelo (227617)	Frenatore in prova	Condannato ad otto giorni di arresto, quale colpevole di contravvenzione per truffa, commessa in Bolzano in tempo imprecisato. (Sentenza 4 maggio 1922 del R. Giudizio distrettuale di Bolzano).

COGNOME, NOME e matricola	Qualifica	Motivo della condanna
PERALI Cesare (122845) NICOLAFRANCESCO Ercole (118036) CARAMELLI Pietro (124834) PROIETTI LORI Sante (140002)	Operaio 1ª cl. Operaio Frenatore Assistente merci e materiale	Condannati: Il Perali ed il Nicolafrancesco a due anni ed undici mesi di reclusione; ed il Caramelli ed il Proietti a due anni e sei mesi della stessa pena, per furto di cappelli di feltro, commesso il 22 ottobre 1919 alla stazione di Roma Termini; inoltre il Perali ed il Nicolafrancesco per tentato furto di una cassa di salumi, tolti il 27 ottobre 1919 da un carro giacente in detta stazione. (Sentenza 30 giugno 1921 della Corte d'Appello di Roma).
PALLAVERA Luigi (79142)	Capo squadra manovratori	Condannato ad un anno di reclusione ed a L. 1000 di multa, per ricettazione di un sacco di zucchero, commessa in Sesto Calende nel maggio 1919. (Sentenza 18 maggio 1920 del Tribunale di Busto Arsizio).
PISATI Emilio (227995)	Frenatore in prova	Condannato a due mesi di carcere militare per ricettazione di coperte di caserma, commessa nel dicembre 1920 in Potenza. (Sentenza 9 dicembre 1921 del Tribunale militare di Napoli).

Ordine di servizio N. 101.

Circoscrizione dei Magazzini.

(Vedi ordine di servizio n. 392-1914).

A cominciare dal 1° gennaio p. v., il Riparto vestiario dislocato in stazione di Roma Termini cessa di far parte del Magazzino Approvvigionamenti di Roma Trastevere e — a tutti gli effetti — passa alla diretta dipendenza del Magazzino Economato, ex Villa Patrizi.

Resta pertanto variata in tal senso la colonna 9 del quadro A. dell'allegato all'Ordine di Servizio n. 392-1914, per quanto riguarda i gruppi 10, 11, 12, 13, 16 e 17.

Il Direttore Generale
ALZONA.

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

CONDIZIONI D'ABBONAMENTO

Per gli impiegati dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato e per gli avvocati delegati ferroviari . .	L.	12.00
Per i privati, le Amministrazioni ferroviarie corrispondenti, ed altri enti	»	25.00

Gli abbonamenti sono da pagarsi dagli agenti anticipatamente ad una stazione della rete o ad una cassa compartimentale. I privati debbono inviare l'importo dell'abbonamento direttamente al Servizio Personale e Affari generali, ufficio 5º, a Roma.

Gli abbonamenti decorrono dal 1º gennaio di ciascun anno, non essendo ammessi per durata minore. Chi si abbona nel corso dell'anno riceve i numeri dell'annata.

La spedizione del bollettino viene fatta per gli agenti ferroviari direttamente all'abbonato pel tramite dell'ufficio dal quale dipende e per i privati e Amministrazioni ferroviarie in corrispondenza, ecc. all'indirizzo, che sarà da essi indicato, a mezzo posta. Si prega pertanto di comunicare al Servizio Personale e Affari Generali ogni cambiamento di indirizzo, non assumendosi l'Amministrazione alcuna responsabilità per gli eventuali disguidi causati dalla mancanza di tale comunicazione.

ANNO XV - N. 51

21 DICEMBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2865) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Avvertenza.

Si rende noto che a partire dal 1° gennaio 1923 il prezzo dell'abbonamento al Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato viene fissato in L. 16 per gli agenti e in L. 32 per i privati, agenzie e amministrazioni in corrispondenza.

Gli agenti potranno continuare a versare detto importo alla stazione più prossima alla loro residenza, mentre i privati, le agenzie e le Amministrazioni in corrispondenza dovranno inviarlo o in contanti o a mezzo cartolina vaglia direttamente alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, Servizio personale e Affari Generali, ufficio V.

LEGGE 3 *dicembre* 1922, *n.* 1601, *concernente: delegazione di pieni poteri al Governo del Re per il riordinamento del sistema tributario e della pubblica amministrazione* (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato:
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Art. 1.

Per riordinare il sistema tributario allo scopo di semplificarlo, di adeguarlo alle necessità del bilancio e di meglio distribuire il carico delle imposte; per ridurre le funzioni dello Stato, riorganizzare i pubblici uffici ed istituti, renderne più agili le funzioni e diminuire le spese, il Governo del Re, ha fino al 31 dicembre 1923, facoltà di emanare disposizioni aventi vigore di legge.

Art. 2.

Entro il mese di marzo 1924 il Governo del Re darà conto al Parlamento dell'uso delle facoltà conferite dalla presente legge.

Art. 3.

La presente legge andrà in vigore il giorno della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*. Nello stesso giorno cesseranno di aver vigore la legge 13 agosto 1921, n. 1080, la proroga della legge stessa accordata dall'art. 2 della legge 22 agosto 1922, n. 1169, e ogni altra disposizione contraria alla presente legge.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno

(1) Pubblicata nella *Gazzetta ufficiale* 15 dicembre 1922, n. 293.

d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 3 dicembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il guardasigilli*: OVIGLIO.

DECRETO MINISTERIALE 8 *dicembre* 1922, *che contiene le norme per l'economia delle costruzioni di case popolari ed economiche e disciplina l'assegnazione degli alloggi delle cooperative.* (1)

IL MINISTRO PER L'INDUSTRIA E IL COMMERCIO
E IL MINISTRO DEL TESORO.

Visto il testo unico approvato con R. decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2318, sulle case popolari ed economiche;

Ritenuta l'opportunità di norme dirette a contenere in equi limiti l'economia delle costruzioni di case popolari ed economiche, e disciplinare l'assegnazione degli alloggi cooperativi;

DECRETANO:

Art. 1.

La concessione di mutui suppletivi per l'ultimazione dei lavori in corso per conto di cooperative di costruzioni per case popolari ed economiche sarà fatta, previa perizia tecnica accertante l'assoluta necessità delle opere di completamento eseguite o da eseguirsi negli edifici, nell'esclusivo interesse della Cassa depositi e prestiti per il più sollecito inizio dell'ammortamento del mutuo.

---

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 16 dicembre 1922, n. 294.

Art. 2.

L'ordine dei lavori di costruzione dei fabbricati delle Cooperative deve essere tale che siano d'apprima eseguiti i lavori essenziali per rendere abitabili le case (comprese le fognature e condutture idriche) e quindi in seguito i lavori di rifinimento nei limiti del mutuo, con espressa avvertenza che saranno a carico delle Cooperative qualora tali limiti siano superati.

Il Ministero dell'Industria di concerto con quello del Tesoro determinerà i lavori e le forniture le cui spese dovranno essere escluse in tutto o in parte dal contributo governativo, anche in relazione alle costruzioni eseguite o avviate.

Art. 3.

Il socio di una Cooperativa per costruzione di case popolari ed economiche che abbia ottenuto la concessione di un mutuo a contributo statale, non potrà conseguirne un'altra. Nel caso di più persone di famiglia conviventi, non è consentita che una sola prenotazione o concessione di mutuo con contributo statale, fino a che tale convivenza non venga a cessare.

Coloro che abbiano ottenuto in nome proprio ovvero in nome di altre persone di famiglia conviventi più di una concessione di mutuo con contributo Governativo, dovranno entro due mesi dalla data del presente decreto dichiarare quale delle concessioni preferiscano senza poterne mantenere più di una. Cesserà di avere diritto al contributo statale chi contravverrà a tale disposizione.

Non potrà procedersi all'assegnazione del mutuo edilizio individuale col contributo dello Stato, nei riguardi dei soci che siano possessori in nome proprio o di persona di famiglia con essi convivente, di una casa iscritta al catasto urbano nello stesso Comune a meno che il Ministero dell' Industria e Commercio riconosca, previo rigoroso accertamento, inadatta o insufficiente ai bisogni del socio e della sua famiglia la casa posseduta.

Art. 4.

In caso di morte del socio assegnatario i suoi eredi avranno la facoltà di continuare nell'esercizio del loro diritto o disporne

altrimenti dando però la preferenza a persona che sia già socio non assegnatario della stessa cooperativa o lo divenga possedendo i requisiti necessari per l'assegnazione.

Art. 5.

Gli assegnatari di appartamento o di case per i quali sia già in corso l'estinzione del relativo mutuo, potranno col consenso della Cassa depositi e prestiti e del Consiglio di Amministrazione della Cooperativa alla quale appartengono, cedere in caso di collocamento a riposo, di cambiamenti di residenza, di mutamenti nello stato di famiglia o per altri gravi motivi, il loro diritto ad altra persona che sia socio della cooperativa o che lo diventi ed in ogni caso possa offrire i requisiti richiesti per l'assegnazione.

Contro il negato consenso del Consiglio di Amministrazione è ammesso il ricorso al Ministero dell'Industria.

Art. 6.

Non potrà essere assegnato un appartamento o una casa il cui ammortamento superi i limiti segnati dalla legge per il vincolo di una parte dello stipendio necessario per l'ammortamento stesso, a meno che il socio non depositi alla Cassa depositi e prestiti titoli di Stato o garantiti dallo Stato, il cui reddito sia pari alla differenza.

Art. 7.

Il socio assegnatario di un appartamento o di una casa non potrà fino a che dura l'ammortamento del mutuo, cedere l'alloggio in affitto totale o parziale.

Soltanto in casi di necessità dipendenti da mutamenti sopravvenuti nello stato di famiglia, potrà autorizzarsi l'affitto stesso alle condizioni eque e ragionevoli che verranno consentite dal Consiglio di Amministrazione.

Art. 8.

Previa approvazione della Cassa Depositi e prestiti e del Ministero dell'Industria e Commercio potrà consentirsi la permuta tra i soci dell'appartamento o della casa rispettivamente loro assegnata

anche se di pertinenza di cooperative diverse, e sempre che sussistano per i soci le forme di garanzia prescritte dalla legge per l'estinzione del debito.

E' ammessa tra i soci di una stessa cooperativa, la permuta del proprio turno di iscrizione e prenotazione.

Art. 9.

L'ammortamento del mutuo con la Cassa depositi e prestiti attribuito al singolo socio assegnatario di un appartamento, avrà inizio dal 1° gennaio e dal 1° luglio immediatamente successivo alla data dalla quale il fabbricato sia dichiarato abitabile.

Art. 10.

L'assegnazione del mutuo edilizio individuale potrà essere fatta solo a favore di soci di cooperative i quali per ragioni di impiego o di pubblico ufficio, abbiano residenza, anche non continuativa, nel Comune ove è la casa.

L'assegnazione del mutuo edilizio, individuale, sarà consentita anche a favore di soci, i quali, per gli ordinamenti organici delle Amministrazioni alle quali appartengono, possono essere collocati a disposizione o in aspettativa speciale per ragioni di servizio.

Art. 11.

I Consigli di amministrazione delle Cooperative edilizie non potranno attribuire case od appartamenti ai soci i quali. ai sensi del presente decreto, non vi abbiano diritto.

Contro il deliberato del Consiglio di Amministrazione è ammesso il ricorso al Ministero dell'Industria e Commercio.

Art. 12.

Qualora gli assegnatari trasgrediscano alle norme del presente decreto, i loro alloggi perderanno il carattere di case popolari ed economiche e saranno sogegtti alle sanzioni di cui all'art. 37 del testo unico 30 novembre 1919, n. 2318.

Art. 13.

E' istituita una Commissione di vigilanza con i seguenti compiti, che assolverà d'intesa col Comitato interministeriale per il finanziamento delle imprese edilizie.

a) sorvegliare che tutte le norme stabilite nei precedenti articoli, in quanto non rientrino nella competenza della Cassa depositi e prestiti e del Ministero dell'Industria e Commercio, siano osservate e proporre le sanzioni di cui all'art. 12 nei casi di trasgressione;

b) esaminare la costituzione e il funzionamento delle Cooperative edilizie per le quali vi sia dubbio che non operino in conformità ai principi della cooperazione e delle leggi sull' edilizia popolare;

c) accertare la regolarità di tenuta del registro dei soci, verificando se siano avvenuti, e per quali motivi, spostamenti non consentiti nell'ordine di iscrizione;

d) controllare se le assegnazioni degli alloggi sono fatte in confronto dei soci regolarmente iscritti;

e) se siansi effettuate o si stiano predisponendo manovre di accaparramento di alloggi con esagerato accentramento a favore dei membri di una stessa famiglia, in frode al disposto dell'art. 3, o di persone estranee conviventi per fini di speculazione;

f) se l'occupazione degli alloggi sia effettiva da parte degli assegnatari, ovvero sia simulata mediante affitti, subaffitti, cessioni od occupazioni provvisorie;

g) se l'occupazione di alloggi sia limitata ai soci effettivamente residenti nella città per ragioni di servizio o di pubblico ufficio;

h) adempiere ad ogni altro incarico che il Ministro d'Industria e Commercio ritenga opportuno conferirle.

Art. 14.

La Commissione è composta:

a) di un rappresentante del Ministero d'Industria e Commercio e di un rappresentante della Cassa depositi e prestiti;

b) di un privato cittadino designato d'accordo fra il Ministro di Industria e Commercio e il Ministro del Tesoro;

c) di un socio di Cooperative edilizie finanziate dallo Stato;

d) di un tecnico di fiducia, anche scelti di comune accordo fra i Ministri predetti.

All'infuori del Commissario di cui alla lettera c), nessuno degli altri componenti la Commissione potrà essere scelto tra persone iscritte a Cooperative edilizie, oppure assegnatarie di abitazioni costruite da Istituti per case popolari ed economiche.

La Commissione elegge il presidente nel proprio seno.

Il Ministro dell'Industria e Commercio provvede alla composizione della segreteria della Commissione.

Art. 15.

Il presente decreto entrerà in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

Roma, 8 dicembre 1922.

Il Ministro per l'Industria e il Commercio
TEOFILO ROSSI.

Il Ministro del Tesoro.
TANGORRA.

Errata-corrige.

A pagina 345 del Bollettino ufficiale n. 36-1922 al terz'ultimo capoverso dell'ordine di servizio n. 72 « Trasporti sulle ferrovie dello Stato per conto di imprese assuntrici di lavori e di forniture » anzichè « *Non sono parimenti da applicarsi per i lavori e forniture già aggiudicati e per i quali siano già state indette le relative gare ecc.* » devesi leggere: « *Non sono parimenti da applicarsi per i lavori e forniture già aggiudicati e per i quali sono in corso di stipulazione i relativi contratti nè per quelli per i quali siano state già indette le relative gare ecc.*

Ordine generale N. 4.

Nuovo Regolamento per il vestiario-uniforme.

Col 1° gennaio 1923 andrà in vigore il nuovo « Regolamento per il vestiario-uniforme e disposizioni concernenti la somministrazione di altri oggetti al personale », approvato dal Consiglio d'Amministrazione nell'adunanza n. 23 del 6 ottobre 1922.

Tale nuovo Regolamento sarà distribuito a cura del Servizio Approvvigionamenti, a tutti i Servizi ed Unità.

Con apposita Circolare verranno pubblicate le norme di applicazione del suddetto Regolamento, nonchè i nuovi prezzi d'addebito dei vestiari a decorrere dal 1° gennaio 1923.

Ordine di servizio N. 102.

Trasporti per conto delle Società cooperative di consumo fra gli agenti ferroviari.

La « Società cooperativa d'approvvigionamento ferrovieri » di Gorizia, è ammessa a fruire, per le proprie spedizioni, della ta-

riffa ridotta applicabile ai trasporti eseguiti per conto delle so cietà cooperative ferroviarie, sotto l'osservanza delle norme e delle condizioni stabilite dal regolamento di cui l'ordine di servizio n. 167-1911.

Il nome della detta Società deve quindi essere aggiunto nell'allegato *A* al citato regolamento, ristampato con l'ordine di ser vizio n. 48-1918.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5 e 22.

Ordine di servizio N. 103.

Circoscrizione dei magazzini.

(Vedi ordine di servizio n. 392-1914.

A parziale modifica delle indicazioni di cui al quadro *A* del fascicolo « Circoscrizione dei Magazzini » di cui all'ordine di servizio n. 392-1914, si dispone che a far tempo dal 1° febbraio p. v. il Magazzino di Foligno sostituisca quello di Ancona nelle somministrazioni ai Depositi Locomotive di Terni e di Foligno delle materie di consumo di cui la colonna 3 pag. 18 del fascicolo suddetto.

Circolare N. 55.

Propaganda turistica per conto dell'Amministrazione F. S. e di amministrazioni ferroviarie e Compagnie di navigazione estere.

Nelle stazioni appresso indicate, oltre al servizio di pubblicità di cui alla circolare n. 48 inserita nel bollettino ufficiale n. 44 del 2 novembre 1922, viene esercitato anche quello della propaganda turistica, sia per conto dell'Amministrazione, sia per

conto delle Amministrazioni ferroviarie e Compagnie di Navigazione estere ammesse allo scambio della pubblicità.

In tale servizio, che viene disimpegnato dal Servizio Personale e Affari Generali, l'Agenzia Italiana di Pubblicità (concessionaria della gestione della pubblicità commerciale e industriale) non ha e non deve avere alcuna ingerenza. Il materiale messo in opera, che sarà contrassegnato da apposita sigla, resta in consegna ai Capi stazione, i quali per nessun motivo dovranno permettere che venga rimosso o comunque spostato dal luogo ove trovasi collocato, senza il preventivo ordine o consenso del prefato Servizio.

Il Direttore Generale

ALZONA.

Allegato alla Circolare N. 55.

ELENCO delle stazioni nelle quali viene disimpegnato il servizio di propaganda turistica per conto diretto della Amministrazione F. S. e di amministrazioni ferroviarie e compagnie di navigazione estere ammesse allo scambio.

Abbazia
Acqui
Alassio
Alessandria
Ancona
Anzio
Aosta
Aquila degli Abbruzzi
Arenzano
Arezzo
Arona
Asti
Avellino
Bagni di Montecatini
Bagni della Porretta
Bari
Barletta
Bassano Veneto
Bellano
Belluno
Benevento
Bergamo
Bologna Centrale
Borgomanero
Borgo S. Donnino
Bolzano
Bracciano
Brennero
Brescia
Bressanone
Brindisi
Busto Arsizio
Cagliari
Calalzo Pieve di Cadore
Carrara
Casal Monferrato
Caserta
Cassino
Castellammare Adriatico
Catania Centrale
Cattolica S. Giovanni
Chiasso
Chiavari
Chiavenna
Chioggia
Chiusi
Chivasso
Civitavecchia
Codogno
Colico
Como
Crema
Cremona
Cuneo
Desenzano
Domodossola
Fabriano
Faenza
Falconara Marittima
Fano
Ferrara
Firenze S. M. N.
Firenze C. M.
Fiume
Foggia
Foligno
Forlì
Frosinone
Gaeta
Gallarate
Gallipoli
Genova P. B.
Genova P. P.
Giardini Taormina
Girgenti
Gorizia
Grosseto
Lecce
Lecco
Livorno Centrale
Lodi
Lucca
Luino
Macerata
Magenta
Mantova
Merano
Messina Centrale
Mestre
Milano Centrale
Modane
Modena
Monfalcone
Monselice
Montebelluna

Monza
Mortara
Napoli Centrale
Nervi
Nettuno
Novara
Novi Ligure
Oneglia
Orbetello
Orte
Orvieto
Padova Centrale
Palermo C.
Pallanza F. T.
Parma
Pavia
Perledo Varenna
Perugia
Pesaro
Peschiera
Piacenza
Pisa Centrale
Pistoia
Porto Ceresio
Porto Maurizio
Portorose
Postumia
Prato
Rapallo
Ravenna
Reggio Calabria
Reggio Emilia
Rimini
Riva di Trento
Roccasecca
Roma Termini
Roma Trastevere
Roma S. Pietro
Rovigo
Salerno
Sampierdarena
S. Margherita Ligure
S. Remo
Santhià
Sarzana
Sassari
Savona Letimbro
Schio
Seregno
Sesto Calende
Siena
Siracusa Centrale
Sondrio
Spezia Centrale
Stresa
Sulmona
Taranto
Tarvisio
Termini Imerese
Terni
Tivoli
Torino P. N.
Torino P. S.
Tortona
Trapani
Trento
Treviglio
Treviso
Trieste Centrale
Udine
Varese
Venezia S. L.
Ventimiglia
Vercelli
Verona P. N.
Verona P. V.
Viareggio
Vicenza
Villa S. Giovanni
Viterbo P. F.
Viterbo P. R.
Voghera

ANNO XV - N. 52 — 28 DICEMBRE 1922

BOLLETTINO UFFICIALE DELLE FERROVIE DELLO STATO

Si pubblica il giovedì

INDICE

(2951) Roma, 1922-23 — Stabilimento Poligrafico per l'Amministrazione della Guerra.

Avvertenza.

Si rende noto che a partire dal 1° gennaio 1923 il prezzo dell'abbonamento al Bollettino ufficiale delle ferrovie dello Stato viene fissato in L. 16 per gli agenti e in L. 32 per i privati, agenzie e amministrazioni in corrispondenza.

Gli agenti potranno continuare a versare detto importo alla stazione più prossima alla loro residenza, mentre i privati, le agenzie e le Amministrazioni in corrispondenza dovranno inviarlo o in contanti o a mezzo cartolina vaglia direttamente alla Direzione generale delle ferrovie dello Stato, Servizio personale e Affari Generali, ufficio V.

Regio decreto-legge 19 *novembre* **1922,** *n.* **1609,** *concernente l'istituzione* « per memoria » *del capitolo* 235-v. *per la sovvenzione a pareggio del disavanzo dell'azienda ferroviaria nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario* 1921-1922 (1).

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA.

Vista la legge 31 dicembre 1921, n. 1868;

Sentito il Consiglio dei ministri;

Sulla proposta del Nostro ministro segretario di Stato per il tesoro;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1921-1922 è istituito « per memoria » il capitolo n. 235-v con la denominazione « Assegnazione straordinaria all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato a pareggio del bilancio per l'esercizio finanziario 1921-1922 ».

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge ed andrà in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 novembre 1922.

VITTORIO EMANUELE.

Mussolini — Tangorra.

Visto, *il guardasigilli*: Oviglio.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 20 dicembre 1922, n. 297

DECRETO MINISTERIALE 30 *novembre* 1922, *riguardante il passaggio delle attribuzioni dei cessati Commissariati generali civili per la Venezia Giulia e Tridentina ai Prefetti di Trieste e di Trento* (1).

IL MINISTRO SEGRETARIO DI STATO
PER LE TERRE LIBERATE.

Il ministro per le terre liberate di concerto col presidente del Consiglio;

Visto il R. decreto 9 giugno 1921, n. 825, che affida al Ministero per le terre liberate i servizi attinenti al risarcimento dei danni di guerra nei territori delle nuove provincie;

Visto l'art. 6 del R. decreto 17 ottobre 1922, n. 1353 col quale si stabilisce che con decreto Ministeriale debbono essere date le disposizioni necessarie in occasione del passaggio ai diversi Ministeri dei servizi affidati ai cessati Commissariati generali civili per la Venezia Giulia e Tridentina;

DECRETA:

Articolo unico.

Fino a nuove disposizioni le attribuzioni conferite ai commissari generali civili delle Venezie Giulia e Tridentina dal decreto Reale 5 ottobre 1921, n. 1569, sono devolute ai prefetti delle due regioni.

Roma, 30 novembre 1922.

Il Ministro per le terre liberate
GIURIATI.

Visto:
Il Presidente del Consiglio dei ministri
MUSSOLINI.

(1) Pubblicato nella *Gazzetta ufficiale* 19 dicembre 1922, n. 296.

COMUNICATO

Graduatoria di merito dei vincitori del concorso a 6 posti di Sostituto Avvocato in prova, bandito con avviso programma in data 18 novembre 1920:

1° — Avv. Candice Vincenzo.

2° — » Perotti Giuseppe.

3° — » Parisi Francesco.

4° — » De Lauretis Alberto.

5° — » Recchia Filippo.

6° — » De Barberis Vito.

Concorrenti riusciti idonei oltre il numero dei posti messi a concorso:

7° — Avv. Minervini Enrico.

8° — » Urso Giuseppe.

9° — » Ferola Paolo.

Ordine di servizio N. 104.

Tasse di sosta o di magazzinaggio sui trasporti per conto od a richiesta dei servizi dell'Amministrazione.

Con riserva di pubblicare con apposito Ordine di servizio le nuove Norme che si stanno concretando circa l'eseguimento dei trasporti in servizio, in sostituzione di quelle diramate con l'Ordine di servizio n. 160-1915, si stabilisce che, dal ricevimento della presente disposizione, sarà da sospendersi l'applicazione della tassa di sosta di L. 2 per carro e per giorno ai trasporti effettuati per conto ed a richiesta dei Servizi e conseguentemente tutto quanto, in ordine alla contabilizzazione e ricupero della tassa stessa, risulta dall'allegato *A* al detto Ordine di servizio.

Coll'esonero dalle tasse di sosta, non si deve prescindere dalla buona utilizzazione del materiale, e pertanto i Servizi ed Uffici interessati provvederanno che le spedizioni in servizio vengano commisurate alla potenzialità dei mezzi di scarico dei destinatari e che all'arrivo i carri siano prontamente resi vuoti.

Verificandosi giacenze superiori al normale, i Servizi ed Uffici predetti, in base alle segnalazioni loro fatte dai dipendenti organi esecutivi o dagli Uffici del Movimento e Traffico, dovranno far intensificare gli scarichi, sospendere o limitare ulteriori spedizioni ed adottare ogni altro provvedimento atto ad eliminare al più presto l'inconveniente, non senza procedere disciplinarmente a carico degli agenti eventualmente responsabili.

Resta inteso che pei trasporti effettuati per conto di Imprese continuano ad essere in vigore le Norme per i trasporti ordinari e così pure che rimangono ferme ed immutate le altre disposizioni del detto allegato, comprese quelle relative alle soste dei trasporti della mobilia e delle scorte degli agenti traslocati.

Infine, ad evitare dubbi, si avverte che, come per il passato ai trasporti per conto dei Servizi, effettuati a dettaglio, non sarà da applicarsi alcuna tassa di magazzinaggio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 5, 18, 19, 20, 21 *e* 22.

Ordine di servizio N. 105.

Estensione di servizio nella fermata di Sangineto.

(Vedi ordine di servizio n. 112 1920).

Dal giorno 5 gennaio 1923 la fermata di Sangineto, già ammessa al servizio viaggiatori, bagagli e cani con le norme vigenti per le Case cantoniere, viene abilitata al servizio viaggiatori e bagagli e cani, senza limitazioni, nonchè al servizio merci in collettame a grande velocità per i trasporti non eccedenti il peso di 50 Kg. ciascuno ed a piccola velocità per i trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 composti di colli non superanti il peso di 50 Kg. ciascuno.

La fermata suddetta viene gestita per mezzo di Assuntore in base alle norme dell'Ordine di servizio n. 132, pubblicato nel *Bollettino Ufficiale* n. 51 del 16 dicembre 1920.

In conseguenza di ciò a pag. 55, nella parte prima del « Prontuario generale delle distanze chilometriche (edizione giugno 1914) » di fronte al nome di Sangineto, togliere la caratteristica di casa cantoniera e alle lettere V e B sopprimere il richiamo (6). Nella colonna 8 della stessa pagina dovrà segnarsi la lettera G col richiamo (3) e nella colonna 10 si deve segnare la lettera O col richiamo (10).

In calce alla pagina 55 si dovrà trascrivere la seguente nota:

(10) Limitatamente ai trasporti non eccedenti il peso di Kg. 500 e composti di colli non superanti il peso di Kg. 50 ciascuno.

Nella parte IIª del « Prontuario generale (edizione 1° marzo 1922) » alle pagine 42 e 43 (tabella 158-*A* e 158-*B*) e a pagina 66 si dovrà togliere il dischetto nero di fronte al nome di Sangineto.

Nelle altre pubblicazioni di servizio nelle quali si trova indicato il nome di Sangineto con l'indicazione di « Casa cantoniera », tale caratteristica dovrà essere depennata.

Inoltre a pagina 16 della « Prefazione Generale all'orario di Servizio (edizione marzo 1921), » di contro al nome di Sangineto, si dovrà cancellare la stelletta e sostituire l'indicazione L. B. con L. O.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 e 22.

Ordine di servizio N. 106.

Modificazioni ai biglietti a fascicolo con stacco a valore.

A partire dal 1° gennaio 1923, a mano a mano che si provvederà alla ristampa dei biglietti a fascicolo sottoindicati, verranno introdotte le modificazioni seguenti:

Mod. C_1 204 *per esazioni in treno.* — Abolizione dei listini a valore e istituzione di tre colonne di dieci caselle ciascuna, con le cifre da 0 a 9, poste al margine destro del biglietto, per indicare, *mediante foratura* le unità, le decine e le centinaia di lire riscosse.

Biglietti facoltativi a tariffa diff. A *per adulti e a metà prezzo.* — Modificazione nei listini a valore consistente nella indicazione delle diecine e centinaia di lire pagate, rimanendo eliminata la indicazione delle unità.

Mod. C_1 201-202-203 *e* C_1 201A-202A-203A. — Abolizione delle caselle per la « foratura determinante la data d'inizio del viaggio », e modificazione dei listini a valore come è detto sopra.

Come resulta dall' « Avvertenza » stampata su questi ultimi biglietti, il taglio dei listini a valore dovrà farsi in guisa che l'importo pagato dal viaggiatore (trascurando le unità di lira e la frazione di lira) risulti scritto in lettere sulle strisce esterne al margine sinistro del biglietto.

Per gli importi di cento lire e relativi multipli, come per quelli di mille lire o più, il taglio dovrà farsi in guisa che tutte le strisce delle diecine, compresa quella « inferiore a dieci lire », rimangano attaccate alla matrice.

I numeri arabi fatti risultare a scalare, indicano pure essi le diecine e le centinaia di lire riscosse e servono di norma per la contabilizzazione degli importi dei biglietti distribuiti.

I nuovi biglietti di cui sopra, verranno stampati con la numerazione progressiva a quelli attuali, e pertanto, tali nuovi biglietti

dovranno porsi in distribuzione allorquando saranno esaurite le relative scorte esistenti sia presso le biglietterie, sia presso il Controllo Viaggiatori e Bagagli di Firenze.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 16 *e* 22.

Circolare N. 56.

Lenzuola a sacco nei dormitori del personale.

In relazione alle disposizioni contenute nel nuovo Regolamento per il vestiario uniforme, di cui all'ordine generale n. 4 (inserito nel *Bollettino Ufficiale* n. 51-1923) debbono osservarsi per l'uso delle lenzuola a sacco nei dormitori le norme seguenti:

1. Da parte del personale di macchina (Macchinisti TV. e TE., Macchinisti tradotte e manovre, Fuochisti e Assistenti TE.) e del personale dei treni (Conduttori capi, Conduttori principali, Conduttori e Frenatori) quando dormono nei dormitori dell'Amministrazione è obbligatorio l'uso di lenzuola a sacco, le quali verranno somministrate dall'Amministrazione a ciascuno agente, che deve richiederle con A. 82, in conto massa vestiario, col contributo del 50 % da parte dell'Amministrazione stessa, tanto per prima dotazione (costituita da 2 lenzuola) come per le successive somministrazioni.

2. Pel trasporto delle lenzuola verrà somministrata a ciascun agente una custodia di tela, gratuitamente per la prima dotazione, e col contributo del 50 % per le successive somministrazioni.

3. La pulizia e la manutenzione della lenzuola e delle custodie relative sono interamente a carico dell'agente.

4. La durata minima di un lenzuolo e di una custodia di tela, viene stabilita rispettivamente in anni 3 e 2; nessun contributo concede l'Amministrazione per le anticipate somministrazioni.

Le somministrazioni successive alla prima dotazione si intendono limitate ad un solo lenzuolo a sacco.

5. Quegli agenti che usufruendo del dormitorio fossero sprovvisti di lenzuolo, faranno uso di lenzuola di proprietà dell'Amministrazione contro pagamento di una quota di noleggio, che verrà applicata, nella misura di L. 1,50 per volta, a carico degli agenti già dotati di lenzuola personali, e di L. 0,60 per volta a carico di quelli che, o perchè non inscritti alla massa vestiario o per altra peculiare ragione, non abbiano titolo alla dotazione delle lenzuola o non l'abbiano ancòra ricevuto.

Al pagamento della quota di noleggio ridotta (L. 0,60), sono pure tenuti gli agenti avventizi adibiti eccezionalmente al servizio dei treni, specie per il trasbordo merci, nonchè gli agenti stabili che, adibiti alle funzioni di fuochisti, vengono utilizzati al servizio per sopperire alle eventuali precarie deficienze di personale

6. Il custode del domitorio all'atto di consegnare ad un agente il lenzuolo dell'Amministrazione, perchè se ne serva in mancanza del proprio, gli farà apporre la firma sul bollettario - Mod. G. 37 - e gli consegnerà il tagliando ricevuta all'atto che gli viene restituito il lenzuolo dall'agente stesso.

7. Alla fine di ogni mese il Capo deposito locomotive, e Capo stazione o Capo del personale viaggiante, rassegnerà alla propria Divisione una distinta, compilata in base al bollettario G. 37, degli agenti ai quali sono stati dati in uso lenzuoli dell'Amministrazione.

8. Le Divisioni Materiale e Trazione e Movimento e Traffico, in base alle distinte ricevute dai dipendenti Capi deposito, o Capi stazione, o Capi del personale viaggiante, provvederanno a ritenere a senso dell'art. 5, la quota di noleggio dovuta dai propri agenti, mentre comunicheranno alle Divisioni consorelle — con apposita distinta — i nomi degli agenti ad esse appartenenti, affinchè a loro volta procedano alla eventuale ritenuta.

La ritenuta dovrà farsi sui ruoli paga con credito al conto di entrata 27/D (partitario 96).

9. Gli agenti che, usufruendo del lenzuolo dell'Amministrazione, si trovino nelle condizioni di aver titolo alla quota ridotta, debbono farsi parte diligente presso il capo deposito lomotive, il capo stazione od il capo del personale viaggiante da cui dipendono.

consegnando loro il tagliando ricevuta G. 37; tagliando che, completato dai summenzionati Capi nella parte posteriore e debitamente firmato, deve essere trasmesso alla propria Divisione, alla quale spetta di controllare le dichiarazioni dell'agente e provvedere ai relativi addebiti secondo il risultato degli accertamenti fatti.

10. Resta stabilito che venendo meno la consegna del tagliando ricevuta G. 37, di cui al punto precedente, l'addebito dovrà farsi per l'intera quota (L. 1,50) senza eccezioni di sorta.

11. Le disposizioni degli articoli da 1 a 10 sono applicabili anche agli agenti abilitati alle funzioni di fuochista o di frenatore ed ai manovali delle squadre fisse trasbordatori che a giudizio del competente Servizio, vengono con frequenza utilizzati in servizio ai treni.

Ai fuochisti ed ai frenatori militari invece verranno consegnate gratuitamente per farne uso nei dormitori dall'Amministrazione due lenzuola ed una custodia di tela da prelevarsi da quelle assegnate in dotazione al dormitorio della località nella quale essi risiedono, e dovranno restituirle alla fine del corso d'istruzione.

Le disposizioni di cui agli articoli 3, 5, 9 e 10 vanno applicate anche ai fuochisti ed ai frenatori militari.

12. Le richieste per lenzuola a sacco e relative custodie per ricambio dovranno essere avanzate dagli aventi diritto solamente fra il 1° e 15 giugno e fra il 1° e il 15 dicembre di ciascun anno. Le richieste per prima dotazione possono essere avanzate di volta in volta che l'agente ne acquista titolo.

13. In ciascun dormitorio deve essere affisso un quadro col riassunto degli articoli 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10 e 12 della presente circolare, affinchè tutto il personale ne sia a perfetta conoscenza.

Circolare N. 57.

Unificazione dei documenti di scorta dei carri completi mod. M. 145, M. 145a ed M. 145b

(Vedi circolare n. 16-1918).

I fogli di carico M. 145a (già CH-137) ed M. 145b (già CH-138) prescritti a scorta dei carri a P. V. A. ed a G. V. sono aboliti ed

in loro vece deve essere utilizzato il foglio di scorta M. 145 (già CH-104) attualmente adoperato per i carri completi a P. V., rettificando a penna l'indicazione « P. V. » in quella « G. V. », fino a quando non sarà stato provveduto alla ristampa del nuovo modulo M. 145.

Detti fogli di carico M. 145*a* ed M. 145*b* dovranno però essere utilizzati fino ad esaurimento delle scorte.

Nulla è innovato circa i carri completi di derrate alimentari, pei quali, indipendentemente dal foglio di scorta M. 145, le stazioni dovranno sempre compilare il foglio-itinerario M. 167, e circa i carri di merci scortati da bolletta di cauzione, pei quali si dovrà sempre emettere il prescritto foglio speciale di carico mod. CH-14, per far risultare il vincolo doganale.

Distribuita agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 7, 18, 19, 20, 21, *e* 22.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Ordine di servizio N. 9

Carte di libera circolazione e concessioni di viaggio gratuito e a prezzo ridotto per l'anno 1923.

Per l'anno 1923 restano invariati i tipi di carte di libera circolazione, di biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale, di permessi speciali di circolazione per i treni celeri, di biglietti per un solo viaggio serie *Bs*; *B* e *C*, e di buoni bagaglio, di cui all'ordine di servizio n. 195-1921.

Le carte di libera circolazione serie *A*, unite a tessere e quelle serie *At* (trasmissibili) con validità decennale, nonchè i biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale, *emessi tanto nel 1922, quanto nel 1923*, per essere tenuti validi, debbono portare incollata nell'apposito spazio una marchetta di convalidazione, conforme al seguente fac-simile:

Le marchette sono di colore:

verde per le carte serie *A* di 1ª classe;

rosso per le carte serie *A* di 2ª classe;

azzurro per le carte serie *At* (senza distinzione di classe);

marrone scuro per i biglietti di libero ingresso nelle stazioni;

marrone chiaro per i biglietti di transito pedonale.

Tutte le marchette portano l'indicazione dell'anno 1923 e un timbro a secco costituito da un cerchio alato contenente la sigla « F. S. » sulle marchette relative alle carte di libera circolazione serie *A* e *At* è indicato altresì il numero della corrispondente carta.

Si fa speciale raccomandazione al personale di servizio all'ingresso nelle stazioni e di controlleria ai treni di accertare che sulle tessere contenenti le carte di libera circolazione serie *A* e sui permanenti serie *At* (trasmissibili) con validità decennale si trovi applicata la corrispondente marchetta di convalidazione per l'anno 1923, in mancanza della quale, tanto la carta di circolazione, quanto la tessera dovranno essere ritirate e fatte pervenire con apposito rapporto, pel tramite della competente Divisione Movimento e Traffico, al Servizio personale e Affari generali (Ufficio V). Nel caso in cui il ritiro della carta serie *A* o *At* avvenga durante il viaggio, dovrà essere rilasciato al portatore, anche se si tratti di persona estranea all'Amministrazione, un mod. C1 204 senza prezzo per il proseguimento fino a destinazione.

Analogo accertamento ed eventuale ritiro con relativo rapporto dovrà essere fatto nei riflessi dei biglietti di libero ingresso nelle stazioni e di transito pedonale.

Per le carte di libera circolazione serie *Al* e *At* annuali (le quali come è noto, sono contrassegnate da una striscia *diagonale* di colore celeste) se valide per l'intera rete, e da due striscie *diagonali* incrociantisi del detto colore se a percorrenza limitata) non occorre alcuna convalidazione speciale, risultando la scadenza dalle carte stesse.

Sono state istituite le carte di libera circolazione di 3ª classe, di modello conforme a quello di 1ª e 2ª classe e di colore rosa.

I biglietti permanenti di compartimento riservato portano l'indicazione dell'anno completata a penna; quelli per un solo viaggio hanno tale indicazione stampata in nero.

Le concessioni di viaggio ai giornalisti continuano nel 1923 con le modalità stabilite dal paragrafo 2° dell'Ordine di servizio n. 3-1909.

La copertina e gli annessi scontrini, costituenti il fascicolo interno della tessera del giornalista, hanno il fondo color viola e portano in alto stampata in inchiostro nero l'indicazione dell'anno 1923.

I biglietti speciali a riduzione del 75 %, serie *D*, che si rila-

sciano ai giornalisti per un determinato viaggio di andata o di ritorno, hanno un bordo color grigio-verde, tanto sulla parte centrale del biglietto, quanto sul relativo scontrino di controllo; l'indicazione dell'anno è completata a penna.

Tutte le disposizioni contenute nel citato ordine di servizio n. 195-1921 restano immutate in quanto non siano contrarie a quelle contenute nel presente ordine di servizio.

Distribuito agli agenti delle classi 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9 *e* 22.

Il Direttore Generale
ALZONA.

Massimario

CONSIGLIO DI STATO, Sez. IV, 25 agosto 1922 — Vanni ff. *presidente;* Aicardo, *relatore.* — Olivero ed altri ricorrenti. —

Riammissione in servizio - Condanna per reati militari estinta per amnistia - Riammissione in servizio - Potere discrezionale dell'Amministrazione - R. D. 26 settembre 1920, n. 1430.

Nel caso di impiegati ferroviari destituiti o revocati in seguito a condanna per reato militare, la concessione dell'amnistia fatta col R. decreto 2 settembre 1919, n. 1502, non determina di diritto la loro riammissione in tempo, essendo tale riammissione devoluta allo apprezzamento discrezionale del consiglio d'Amministrazione, previa valutazione dei fatti che diedero causa al provvedimento di revoca o di destituzione.